



LIVRO DE ATAS

VIVER EM | A MOBILIDADE: RUMO A NOVAS CULTURAS DE TEMPO, ESPAÇO E DISTÂNCIA

Emília Araújo, Rita Ribeiro, Pedro Andrade & Rosalina Costa (Eds.)

© CECS 2018 Todos os direitos reservados
A presente publicação encontra-se disponível gratuitamente em:
www.cecs.uminho.pt

Título	Viver em a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas
Editores	Emília Araújo, Rita Ribeiro, Pedro Andrade & Rosalina Costa
ISBN	978-989-8600-75-2
Capa	Composição: Pedro Portela
Formato	eBook, 210 páginas
Data de publicação	2018, maio
Editora	CECS - Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade Universidade do Minho Braga . Portugal
Diretor	Moisés de Lemos Martins
Vice-Diretor	Manuel Pinto
Formatação gráfica e edição digital	Ricardina Magalhães

Esta publicação é financiada no âmbito do Programa Estratégico do CECS (UID/CCI/00736/2013) pelo COMPETE: POCI-01-0145-FEDER-007560 e FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia.

SUMÁRIO

Apresentação 5

Emília Araújo, Rita Ribeiro, Pedro Andrade & Rosalina Costa

VIVENDO MOBILIDADES 9

Mobilidades em português: paradigma, cultura e potencialidades 10

Catarina Sales de Oliveira

Mobilidade: o percurso do conceito e sua aproximação à comunicação 22

Denise Gomes de Moura

Nômadas digitais e a era dos sujeitos móveis: questões de mobilidade, comunicação e trabalho num estilo de vida *location independent* 36

Patrícia Matos

Mean Time: seven ways to look at time through mobility 49

Cidália F. Silva

A caminho do Natal. Famílias, mobilidades e genealogias (re)inventadas 68

Rosalina Pisco Costa

MOBILIDADES URBANAS, PROBLEMAS EMERGENTES E INTERVENÇÃO 85

O “guião” transnacional de tecnocratas para o futuro das mobilidades urbanas, ao longo do século XX. Uma proposta de investigação 86

M. Luísa Sousa

Mobilidade sustentável em arruamentos urbanos e o processo de participação pública (*stakeholders*) 95

Paulo Ribeiro

Pedestrian environment quality assessment for promotion of urban mobility in Portuguese medium-sized cities 114

Adriana Sousa, Bertha Santos & Jorge Gonçalves

Como promover a mobilidade ciclável em Portugal	131
Mário Meireles & Paulo Ribeiro	
<hr/>	
Questões de mobilidade, tempo e sustentabilidade	146
Emília Araújo	
<hr/>	
MOBILIDADES E ALTERIDADES	161
O turismo religioso em Braga: a perspetiva dos residentes sobre a Semana Santa	162
Márcia Silva & Rita Ribeiro	
<hr/>	
A mobilidade como aprendizagem: a mobilidade Erasmus na construção europeia	173
Daniel Novera	
<hr/>	
Do (não-)lugar à não-mobilidade: viver virtualmente no fim dos tempos	183
Paulo Alexandre e Castro	
<hr/>	
Mobile art flows. Tourism mobilities at the museum	193
Pedro de Andrade	
<hr/>	
Multiculturalismo, equidade e participação comunitária	199
Carolina Castro	
<hr/>	

EMÍLIA ARAÚJO, RITA RIBEIRO, PEDRO ANDRADE & ROSALINA COSTA

era@ics.uminho.pt; rmgr@ics.uminho.pt; pjoandrade@gmail.com; rosalina.p.costa@gmail.com

**CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO | CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO
| CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO | UNIVERSIDADE DE ÉVORA**

APRESENTAÇÃO

Este livro reúne algumas das contribuições apresentadas no seminário “Viver em|a Mobilidade: Rumo a Novas Culturas de Tempo, Espaço e Distância” e que decorreu na Universidade do Minho, de 10 a 11 de novembro de 2016, em parceria com o Município de Braga. No seminário estiveram presentes investigadores de diversas áreas científicas, incluindo a Antropologia, a Sociologia, a Geografia e a Engenharia. Potenciando o debate interdisciplinar, o seminário abraçou o projeto de colocar na agenda da discussão assuntos que tomam hoje forma no âmbito da ação política conduzida pelas entidades públicas, nomeadamente pelas autarquias locais, dirigida à vasta problemática das mobilidades.

Destaque-se, entre os temas abordados, os seguintes:

- políticas urbanas para a mobilidade;
- tempos e espaços sociais da mobilidade;
- atores urbanos e cidadania;
- práticas cicláveis e estilos de vida;
- culturas urbanas e mobilidades;
- mobilidades transculturais;
- mobilidades digitais;
- viagens nas fronteiras das mobilidades.

Noel B. Salazar contribuiu no segundo dia do seminário com uma conferência sobre as mobilidades na contemporaneidade, tendo subscrito a enorme amplitude que o conceito adquire nas nossas sociedades. Antropólogo e utilizador das metodologias qualitativas de recolha de informação, Noel Salazar demonstrou, através de um filme etnográfico, o carácter dinâmico das mobilidades, assinalando a necessidade de as Ciências Sociais investirem cada vez mais no uso de métodos de investigação que capturam o sentido do movimento e da deslocação no momento em que ocorrem e se ajustam à análise das mobilidades como fenómenos múltiplos, pluriformes e, sobretudo, em constante mutação.

O autor, que se tem dedicado a esta questão da necessidade de renovação epistemológica e metodológica na área das mobilidades, explicitou também a pertinência que adquire hoje a desconstrução dos discursos sobre mobilidades, tal como apresentados e veiculados por diversos enunciadores no espaço público, assumindo o rumo ideológico que algumas dessas práticas discursivas e mediáticas podem adquirir. Isto porque as mobilidades abrem hoje um infindável número de questões a propósito de processos que configuram a (re)emergência de vários perfis de desigualdades sociais que envolvem a (i)mobilidade.

A intervenção de Noel Salazar constituiu, assim, um momento propício à reflexão e problematização do fenómeno das mobilidades a partir de várias outras características e mutações que caracterizam o mundo moderno e que passam por alterações nos padrões e concepções acerca dos usos do tempo e do espaço, incluindo a forte preeminência da ciência e da tecnologia na definição do fenómeno, enquanto experiência concreta de vida.

Com efeito, uma série de outras intervenções, parte das quais não refletidas nesta publicação, debruçou-se sobre temáticas que incluíam, desde as práticas de implementação de projetos de mobilidade suave, dando a mostrar as mudanças socioculturais em curso a respeito da mudança de hábitos nos usos do automóvel; até a questões que se prendem com a experiência e os modos de apropriação dos meios de transporte, entendidos como elementos sociotécnicos, altamente constituídos por redes que ligam sentidos, discursos e atores humanos e não humanos. Destaque-se, a este respeito, as contribuições que, ilustrando sobre o uso de metodologias de investigação-ação, declaram, por um lado, as condições para o surgimento de transportes coletivos flexíveis, adaptados a perfis socioeconómicos e regionais diferenciados e, por outro, o interesse em fazer colaborar nos projetos de pesquisa e de implementação relacionados com a mobilidade os contributos das ciências sociais, nomeadamente no que

concerne a participação pública no debate e na definição de políticas e formas de mobilidade.

Para além das temáticas debatidas ao longo do seminário que contou com a presença de vários atores que trabalham e desenvolvem projetos direcionados para questões da mobilidade, foram abertas diversas perspectivas de análise, a propósito da constituição e da sedimentação do desenvolvimento das mobilidades inteligentes. Referimo-nos, designadamente, aos impactos da crescente digitalização e recurso a tecnologias que, ao mesmo tempo que apoiam na deslocação e afetam a localização de eventos e de atores no espaço, trazem novos questionamentos que intersejam os modos de viver e experienciar o espaço físico, incluindo formas de convivência entre pessoas e entre pessoas e elementos tecnológicos.

Neste alinhamento, as mobilidades foram também questionadas do ponto de vista dos modelos e formas de organização dos tempos de trabalho e dos tempos de lazer, sendo questionados os modos e os estilos de vida das populações e a forma como estes influem na definição de políticas para a mobilidade. Mas sendo discutidas enquanto fenómeno dinâmico e em permanente mutação, as mobilidades ofereceram-se em diversas comunicações, enquanto fenómenos construídos pelos próprios sujeitos, no âmbito das suas práticas quotidianas, assim como enquanto estruturas que exercem constrangimento à ação e expectativa dos sujeitos, entre outras menos explícitas, sob a forma de infraestruturas e de elementos “técnicos” que se impõem no território e (re)conduzem modos de vida, tal como acontece, por exemplo, no caso da edificação de obras como as autoestradas.

O *e-book*, tal como dissemos, reúne alguns dos contributos apresentados abarcando temáticas como a evolução do conceito de mobilidade no âmbito da teoria social (Catarina Sales e Denise Sousa), o turismo (Márcia Silva e Rita Ribeiro) e os transportes (Luísa Sousa), assim como as mudanças nos conceitos e usos do tempo e a sua influencia na transformação do trabalho e das práticas sociais, sendo abordados os conceitos de ciber-tempo (Pedro Andrade) e nomadismo digital (Patrícia Matos), aceleração e tempo social (Alexandre Castro) e a construção identitária nas mobilidades transnacionais (Daniel Novera). Cidália Silva apresenta-nos uma leitura interseccional entre a arte e a arquitetura sobre as mobilidades, destacando a relevância do tempo enquanto escultor de sentidos e de práticas no espaço. Paulo Ribeiro deixa-nos um olhar sobre o uso e a relevância das metodologias participativas no campo de análise das mobilidades. Carolina Castro faz sobressair as dimensões socio-antropológicas do espaço, com recurso a uma análise de caso do qual se destacam os processos de

distanciamento social aliados aos modos de apropriação do espaço nas cidades. Adriana Sousa; Bertha Santos e Jorge Gonçalves demonstram o modo de funcionamento de modelos adaptados ao estudo dos modos de circulação pedestre no espaço das cidades.

A problemática das mobilidades, não se esgota, portanto nos processos subjetivos de deslocação e apropriação dos espaços-tempos pelo indivíduo, nem no planeamento político e económico das macroestruturas que enformam as mobilidades. Enquanto conceito multidimensional, as mobilidades requerem ser analisadas nas suas diversas camadas de sentido, beneficiando dos cruzamentos interdisciplinares e situando criticamente o conceito nas configurações fluidas das sociedades contemporâneas. Tal significa conceber as mobilidades a partir de transformações e de dinâmicas que implicam hoje e profundamente as definições e as experiências do espaço e do tempo. As questões relacionadas com a velocidade são constitutivas dessas experiências e hoje apresentam dilemas cada vez mais relevantes, tendo em conta, inclusivamente, as transformações trazidas pela robótica e pelo desenvolvimento de transportes que dispensam o trabalho humano na condução de veículos.

Nesta perspetiva, o estudo das mobilidades desafia os próprios entendimentos acerca dos “limites” de espaço e de tempo com os quais nos habituámos a viver. Para além daqueles que já foram objeto de análise anteriormente e aos quais podemos juntar os fenómenos relacionados com catástrofes naturais e humanas que decorrem e/ou obrigam à mobilidade neste momento, os reptos que enfrenta o planeta (em grande parte ligados às transformações no modo de entender e lidar com os recursos naturais) têm movido cada vez mais interesses, tanto no sentido da aceleração – como disso é exemplo hoje o desenvolvimento dos transportes ultravelozes, incluindo avião, como no sentido da exploração de outros territórios, inclusivamente extraplanetários que posicionam também os humanos noutra(s) tempo(s) que se associam a outras desigualdades e que urge trazer para cima da mesa das análises e da investigação socio antropológica e multidisciplinar.

Citação:

Araújo, E., Ribeiro, R., Andrade, P. & Costa, R. (2018). Nota Introdutória. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/la mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 5-8). Braga: CECS.

VIVENDO MOBILIDADES

CATARINA SALES DE OLIVEIRA

catarinasalesoliveira@gmail.com

FCSH/UBI & CIES-IUL

MOBILIDADES EM PORTUGUÊS: PARADIGMA, CULTURA E POTENCIALIDADES

RESUMO

Neste artigo procura-se fazer uma discussão sobre a temática das mobilidades de uma perspetiva sociológica no contexto português. Enquadrando a proposta do paradigma das mobilidades (Sheller & Urry, 2006) e o potencial heurístico deste conceito passa-se em revista alguns dos marcos fundamentais desta abordagem conceptual. Discute-se depois mais em profundidade a relação entre cultura e mobilidade e apresentam-se algumas preocupações e reflexões sobre a evolução desta linha de pesquisa e os seus contributos para a Sociologia portuguesa.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; cultura; investigação; mudança

INTRODUÇÃO: DO FENÓMENO AO PARADIGMA

O termo “mobilidade” pode ter sentidos muito diversos, consoante o contexto. Na Sociologia tem presença já antiga associada aos processos de estratificação social, nos quais mobilidade social significa a capacidade do agente e/ou a permeabilidade das estruturas a mudanças de posicionamento. É, portanto, um conceito pertencente ao plano simbólico das relações sociais. Já a mobilidade no seu sentido físico, no espaço ou no território, não tem uma tradição de estudo na Sociologia, estando presente de forma dispersa e pontual, enquanto dimensão de análise em alguns estudos, sobretudo ao nível da Sociologia Urbana.

Assumida como uma característica integrante da história da Humanidade, a capacidade para se mover e deslocar e as suas práticas a este nível durante muito tempo não se perfilaram como um fenómeno relevante

ao nível das ciências sociais (Peixoto, 2004). Só mais recentemente, no século XX e quando a mobilidade de pessoas e bens se exponencia e massifica, é que esta emerge em algumas ciências sociais, como, por exemplo, na Geografia ou na Demografia, onde se consolida o estudo das migrações, ainda assim sem a densidade de um corpo teórico ou campo de estudos próprio (Peixoto, 2004).

Ao nível da Sociologia, o surgimento foi ainda mais recente. É na transição para o século XXI que a mobilidade das pessoas e bens é sugerida por sociólogos e sociólogas (Hannam, Urry & Sheller 2006) como um fenómeno sociológico relevante e um possível campo de estudo autónomo. A Universidade de Lancaster teve papel pioneiro, com a fundação do CeMoRe – Centre for Mobilities Research por John Urry, recentemente falecido e considerado unanimemente o “pai” do paradigma das mobilidades.

Este paradigma que, de forma muito abrangente, propõe o conceito de mobilidades “englobando simultaneamente os movimentos de larga escala de pessoas, objetos, capital e informação a nível mundial bem como os processos mais locais de transporte quotidiano, movimentação no espaço público e a deslocação no dia-a-dia de bens” (Hannam, Urry & Sheller 2006, p. 1), consubstancia uma abordagem multifacetada da mobilidade, colocando-a “no centro de constelações de poder, da criação de identidades e ainda das microgeografias da vida quotidiana” (Cresswell, 2011, p. 551).

Esta proposta foi inovadora, não só pela novidade do objeto de estudo, como também pelo facto de representar originalidade ao nível da estrutura axial das ciências sociais que ignoravam ou banalizavam o movimento (Sheller & Urry, 2006, p. 208). É nesse sentido que o estudo das mobilidades se apresenta como um novo paradigma porque pretendeu revolucionar o olhar sobre a realidade social, introduzindo a dimensão do movimento com uma profundidade e abrangência até então nunca vistas. A este respeito, Markula e Denison (2000) questionam como superar, do ponto de vista conceptual e metodológico, a contradição intrínseca entre a essência do movimento e a estaticidade do processo investigativo científico. As metodologias da mobilidade ou métodos móveis têm procurado encontrar respostas para este desafio (Büscher, Urry & Witchger, 2010).

Hoje em dia, a abrangência dos estudos das mobilidades é já muito considerável, o que dificulta qualquer tentativa de fazer uma resenha do seu processo de evolução, mas Sheller e Urry empreenderam essa difícil tarefa (2011, 2016) de forma muito mais completa do que aqui se pretende, dado que nosso objetivo é trazer esta reflexão para o contexto nacional. Contudo, com o fim de situarmos de forma mais precisa o nosso debate é importante mencionar alguns marcos relevantes, tais como a obra

inaugural de Urry, *Sociology Beyond Cities: Mobilities for the Twenty-First Century*, de 2000, a criação do CeMoRe, em 2003, e da revista *Mobilities*, em 2006. É importante, também, destacar o trabalho de Kaufmann, Bergman e Joye que, em 2004, aventaram o conceito de “motilidade”, que veio consolidar, de forma decisiva, o corpo teórico das mobilidades. A “motilidade”, enquanto potencial ou capital de mobilidade e entendida como uma relação dinâmica entre as estruturas espaciais e sociais, permitiu uma nova abrangência do estudo das mobilidades, conectando-as, de forma inquestionável, às preocupações mais “tradicionais” da Sociologia – sociabilidades e desigualdades sociais. Para além disso, possibilitou uma operacionalização *ágil dos estudos de mobilidade*, mediante as dimensões de acesso, competência e apropriação propostas pelos autores e autora (Kaufmann, Bergmann & Joye, 2004).

Devemos ainda mencionar o Centre for Mobilities Research da Universidade de Drexel e o centro LaSur em Lausanne, bem como o papel dinamizador da rede Cosmobilities ou, mais recentemente, o fórum Vies Mobiles. Destacamos, também, o trabalho de diversos autores e autoras, grande parte da Sociologia, como Ole Jensen (Universidade de Aalborg), Malene Freudendal-Perdersen (Universidade de Roskilde), Monika Buscher (Universidade de Lancaster), Tim Cresswell (Trinity College), Sven Kesselring (Universidade Nürtingen-Geislingen) ou Paola Jiron (Universidade do Chile).

O paradigma das mobilidades é uma proposta oriunda da Sociologia e, ao longo destes cerca de dez anos de desenvolvimento, mantém uma forte ligação a esta ciência. Este artigo tem, igualmente, um enfoque assumidamente sociológico, visto ser essa a nossa área de conhecimento. Contudo, queremos salientar que um dos traços marcantes da evolução do paradigma das mobilidades tem sido a ligação a áreas científicas (e até tecnológicas e artísticas) muito diversificadas. Algo que o facto de ser um tema “terra de ninguém” lhe permitiu com maior facilidade do que a outras áreas mais clássicas e com autonomia reconhecida (Peixoto, 2004). A este nível, o centro LaSur fez um percurso muito interessante de ligação entre a Sociologia Urbana, a Arquitetura e a Engenharia. Mas, de uma maneira geral, essa tem sido a postura dos projetos e publicações da área, pelo que atualmente as perspetivas e ligações são muitíssimo diversificadas e muitas vezes cruzadas: desde enfoques mais ligados às espacialidades e urbanidades como as de Kaufmann (2004) ou Hubert, Dobruszkes e Macharis (2009); perspetivas mais focadas na dimensão material ou de infraestruturas, como é o caso do trabalho de Peter Adey (2008) sobre mobilidade aérea ou os trabalhos de Leeds sobre transportes (May & Mardsen, 2010).

Dentro dos estudos sobre os diferentes modos de transporte temos o trabalho específico sobre o automóvel e a automobildade (Dennis & Urry, 2009; Sheller, 2004; Urry, 2004, 2006), já com algum trabalho em Portugal (Sales Oliveira, 2015a); sobre a bicicleta (Eyer & Ferreira 2015; Spinney 2009) e o importante contributo da área da história da tecnologia com pesquisas sobre os caminhos-de-ferro ou a rodovia.

O amplo tema da mobilidade e sustentabilidade abre todo o campo de debate acerca da mobilidade suave, por sua vez, fortemente ligada às questões de ordenamento do território e dos modos de vida (Van Acker, Goodwin & Witlox, 2016). Deste debate têm surgido as perspetivas sobre a vivência das mobilidades – as *embedded mobilities* (Freudendal-Pedersen, 2009; Glick Schiller & Salazar 2013) – habitualmente associadas a registos mais etnográficos, nos quais se trabalha a associação entre a mobilidade e determinados perfis sociais ou grupos, como é o caso da mobilidade de crianças ou mulheres (Hanson, 2010; Sales Oliveira, 2014; Uteng & Creswell, 2008).

Por fim, existem as propostas numa perspetiva mais estrutural da mobilidade e exclusão social (Carmo & Santos, 2011; Lucas, 2012); os estudos do tempo e dos ritmos (Araújo, Duque & Franch, 2012; Sales Oliveira, 2015b); a ligação à arte e à performance (Witzgall, 2013) ou à cultura (Salazar, 2010), entre muitas outras propostas adicionais ou de cruzamentos entre estas áreas.

A importância da interdisciplinaridade fica explícita neste enunciar (não exaustivo) de perspetivas. As mobilidades permanecem um objeto de estudo complexo e multifacetado em que o cruzamento de múltiplas dimensões é não só necessário, como particularmente profícuo. Pensar a mobilidade individual isolada e as subjetividades a ela associadas não basta; importa pensá-la em termos de percurso e estilo de vida e no contexto societal em que ocorre. As escolhas individuais são feitas numa conjuntura em que as possibilidades estão em parte definidas por agentes supra individuais. Neste sentido, são particularmente relevantes as mobilidades rurais em que as dinâmicas geopolíticas diferem substancialmente do estudo mais usual dos contextos urbanos (Camarero, Cruz & Oliva, 2016; Hedberg & Carmo, 2012).

Em Portugal os estudos da mobilidade são ainda relativamente escassos e dispersos. Sendo possível localizar menções à mobilidade em vários trabalhos enquanto dimensão da realidade social, até recentemente a mobilidade não surgia como uma área de investigação na Sociologia e ainda hoje é pouco reconhecida. No mesmo sentido, os transportes estão

tradicionalmente arredados da agenda sociológica e surgem, quanto muito, no âmbito de investigação em Sociologia Urbana, não sendo uma área autónoma.

O evento “Living Mobilities” procurou ser uma primeira tentativa de diálogo entre investigadores e investigadoras que trabalham a temática da mobilidade permitindo um debate entre as diversas áreas científicas sobre este mote comum. O envolvimento de catorze áreas científicas distintas, como Antropologia, Ciências da Educação, Relações Internacionais, Engenharia, entre outras, sublinhou a sua importância para a compreensão da realidade portuguesa bem como a viabilidade da consolidação deste paradigma em Portugal. Assim, a diversidade e a riqueza das comunicações permitem dizer que, apesar de não podermos ainda afirmar a existência de um campo de estudos da mobilidade em Portugal, a influência do paradigma das mobilidades faz-se sentir de forma mais ou menos enfática em diversos autores e autoras – por exemplo Sales Oliveira, Carmo, Andrade, Araújo, Francisca, Martins. O estudo das mobilidades em português alarga-se ao Brasil onde diversos autores e autoras trabalham este quadro teórico, mas onde também (ainda) não se consubstancia num centro ou grupo de pesquisa formalmente criado.

CULTURA E/DA MOBILIDADE

A relação entre cultura e mobilidade é uma dimensão que tem estado em crescendo de importância patente na recente criação de duas publicações dedicadas a esta área: *Mobile Culture Studies* (Basel University) e *Studies in Mobility, Literature and Culture* (Palgrave and Lancaster University).

Logo, a forma de enunciar o par de conceitos pode significar coisas diferentes. Quando dizemos mobilidade e cultura, reportamo-nos, de imediato, à mobilidade de pessoas e sua aceitação ou integração em função de diferenças culturais. Aí estamos no domínio da transmobilidade, mobilidade entre fronteiras, que pode ser migração quando há um estabelecimento do indivíduo ou grupo além-fronteiras ou turismo quando se trata de uma viagem, seja ela de que cariz for. Qualquer dos temas é muito abrangente. Foi precisamente no âmbito do turismo que Urry iniciou a sua abordagem à mobilidade, trabalhando o *tourist gaze* (1990), o olhar do ou da turista pleno das expectativas que o fenómeno da viagem convoca.

O fenómeno migratório também alberga em si um manancial alargado de experiências personalizadas, mas nos últimos anos tem cada vez

mais associação ao desconforto de partida, a um processo de desvinculação forçado que tem tido o seu culminar no drama dos refugiados.

Assim, os estudos sobre turismo e migrações apresentam enfoques muito diferenciados: enquanto no primeiro, tratando-se de uma atividade voluntária e lúdica com forte associação à qualidade de vida do ator social, as razões da ação são preteridas por outras variáveis consideradas mais significativas, como as experiências; já na abordagem às migrações as razões e as condições são o enfoque dominante seguido pela questão da integração e os seus obstáculos (Pereira, 2014).

Já quando se diz “cultura e mobilidade”, podemos agora estar a referir-nos a culturas de mobilidade ou à mobilidade cultural. E isso abre-nos a porta a significados e abordagens completamente diferentes. Antes do mais, à questão da mobilidade como um valor em si (Sales Oliveira, 2011) e geralmente representada como positiva (Salazar, 2013). A mobilidade em si é percecionada como algo de bom, de forma quase inquestionável. Isto porque incorpora e, ao mesmo tempo, corporiza aquilo que é o modelo dominante de estilo de vida contemporâneo no mundo ocidentalizado – urbano, individualizado e agitado, como tão bem Simmel e Wirth retrataram (Simmel, 1903/2001; Wirth, 1967) e que nas últimas décadas se apurou devido ao processo de globalização. Percebemos, assim, que a ligação entre mobilidade, globalização e capitalismo é profunda. Podemos também dizer que neste contexto a mobilidade é naturalizada, à semelhança de outras situações sociais e, logo, vivenciada sem grandes questionamentos ou reflexão. Mesmo ao nível meso ou macrossocial, a virtude ou valor em si da mobilidade é dificilmente questionado, sendo geralmente a promoção da mesma o objetivo principal da maioria das políticas de transporte e de ordenamento do território.

Contudo, os estudos sobre a hipermobilidade (Kaufmann et al., 2004) ou os indivíduos hipermóveis destacam “efeitos secundários” perversos deste estilo de vida. Neste campo, a *car culture* ocupa um lugar particularmente relevante, visto que, ao longo de todo o século XX, o carro tornou-se o símbolo da mobilidade individual. “Indispensável, só com ele [carro] vou onde quero e quando quero” é a representação do automóvel particular de grande parte dos e das habitantes/utilizadores das áreas metropolitanas portuguesas (Sales Oliveira, 2011, p. 98). O carro objeto foi objetificado hegemonicamente por muitas vias, desde a literatura e a música, ao cinema (caso dos *road movies*) como uma identidade, uma afirmação e uma expressão do *self* (Corrigan, 1991). Com um forte paralelo à imagem de sucesso social, (conduzir) o carro é apanágio do homem forte, branco, jovem, empregado e bem-sucedido.

Mas, na verdade nua dos dias, quando a mobilidade se banaliza e torna um pressuposto na sociedade ocidentalizada, quando, ao nível da gestão urbana e do mercado laboral, as expectativas de mobilidade estão amplamente enraizadas, esta torna-se uma contingência difícil de contornar para quem fica excluído da automobilidade. A este respeito, Urry destacou que a automobilidade redefiniu o movimento no mundo atual (2004).

Por outro lado, este estado das coisas tem forte ligação com a cultura da velocidade que é característica do mundo contemporâneo e a que a mobilidade virtual ou a conectividade das pessoas não são alheias. A recente legislação sobre a possibilidade de se desligar (do *e-mail* e outras plataformas virtuais) – Lei Kohmri em França, ilustra bem o fenómeno da intensificação dos ritmos de trabalho (Eurofound, 2016).

E, ao falar em trabalho, mobilidade e tempo, é incontornável o papel das rotinas. As rotinas de deslocação para o trabalho ou pendularidades, as rotinas e mobilidades quotidianas das famílias, definidas e enquadradas num contexto onde os modos de fazer e viver têm raízes mais ou menos longas numa determinada cultura. Por exemplo, em Portugal, a cultura de espaço público é muito distinta da do país vizinho, Espanha, onde a rotina casa-trabalho é menos marcada porque o estar na rua é vivido de forma intensa.

A mobilidade é de tal forma assumida como um pressuposto e modo de vida que mundialmente milhões de pessoas continuam a deslocar-se diariamente para trabalhar a distâncias que variam entre poucos quilómetros e mais de 300 quilómetros por dia (Gately, 2014). A promessa do teletrabalho não teve a concretização esperada e a presencialidade continua a ser considerada fundamental (Castells & Cardoso, 2006), mesmo porque se tornou fácil e viável a deslocação.

A forma alargada como esta cultura da (auto)mobilidade se implantou nas formas de vida e nos quotidianos das pessoas sugere uma reflexão sobre os seus impactos. Antes do mais, sendo essencialmente uma mobilidade motorizada e individualizada (Sales Oliveira, 2015), temos impactos ao nível do ambiente e da qualidade de vida, sobretudo nos locais de maior concentração populacional. Nas metrópoles, desde logo, a disparidade significativa entre aquelas onde se regulamentou e planeou a mobilidade de forma a salvaguardar pessoas e locais – políticas de ordenamento e promoção da mobilidade suave, como são os casos emblemáticos de Amsterdão e Estocolmo (Tamanini et al., 2014) – e os casos onde esse planeamento ainda está longe e o caos e a congestão são permanentes, como os casos de Bangkok ou Istambul. Lisboa é um exemplo interessante de situação de meio-termo, em que, não obstante os investimentos nos transportes

públicos, a intensidade do tráfego automóvel permanece um dos principais problemas urbanos.

Depois, coloca-se também o problema dos impactos ao nível das pessoas e das condições de vida, como o sedentarismo e a obesidade. A relação entre (i) mobilidade e obesidade é incontornável no estilo de vida contemporâneo em que mais de 80% das pessoas se deslocam, sobretudo, de carro (Eurostat, 2013), e não praticam exercício físico regularmente – estes valores diferem consideravelmente de país para país, mas em Portugal cerca de 64% da população nunca pratica exercício (EC, 2014). Um grupo habitualmente menos falado, o das crianças, é interessante. Na verdade, falamos de gerações que estão a crescer dentro do carro. Menos de metade das crianças, cujos pais e mães iam a pé para a escola fazem hoje esse trajeto dessa forma (Lopes, Cordovil & Neto, 2014). De resto, as estatísticas da rodovia dizem-nos muito sobre isto: em 1980 havia um carro para cada quatro europeus, hoje há quase um automóvel para cada dois: entre 1985 e 1997 o tráfego aumentou 390% em Portugal, enquanto o aumento médio europeu foi 140%¹. Mas se a mobilidade automóvel incorpora a cultura dominante que sustenta um discurso maioritário sobre o que é *good life* (Urry, 2012), os questionamentos existem e vão surgindo iniciativas e movimentos que, se por enquanto se configuram talvez como contraculturas, podem, eventualmente, vir a consubstanciar um futuro alternativo no que alguns autores chamam pós capitalismo (Mason, 2015).

Segundo Honoré (2004), a cultura da velocidade teve a sua origem na Revolução Industrial, tendo sido impulsionada pela urbanização crescente e aumentou exponencialmente com os avanços da tecnologia no século XX. A proposta dos movimentos *slow*, que abrangem hoje diversos setores da vida social, iniciou-se nos anos oitenta do século passado, em Itália, com um movimento de protesto contra o *fast food* (Honoré, 2004). A sua ligação à mobilidade é feita através do *slow travel* – mais ligado ao conceito e experiência de viagem e mobilidade (Dickinson & Lumson, 2010) e no quotidiano da mobilidade suave.

A mobilidade suave, *soft mobility* no original, é suave nos impactos ambientais e físicos – pegada ecológica, ruído, sinistralidade, tudo diminui – mas também nos modos, visto que a deslocação não motorizada é mais lenta. Mas esta opção esbarra com um contexto de vida que exige a pressa em todas as suas esferas, do trabalho ao consumo, pelo que, pelo menos por enquanto, este movimento assume contornos de contracultura.

¹ Informação retirada do Portal do Ambiente e do Cidadão, disponível em http://ambiente.maiadigital.pt/mpoll.2017-11-09.0260437052/mpoll_poll

NOTAS FINAIS

Procurámos ao longo deste artigo sistematizar a mobilidade como problemática com um enfoque na Sociologia e focando a emergência e consolidação do paradigma das mobilidades, discutindo o seu potencial heurístico e o lugar de destaque da interdisciplinaridade. Refletimos, depois, sobre a prevalência destes estudos em Portugal onde a investigação sobre o assunto, a nosso ver, carece de aprofundamento. Detivemo-nos com mais detalhe na análise da dimensão cultural e de constructo social da mobilidade na sua ligação aos modos de vida contemporâneos, por considerarmos um subtema emergente com particular relevância.

O surgimento do paradigma das mobilidades celebrou em 2016 uma década, se o associarmos às datas do lançamento da revista *Mobilities* e do artigo de Sheller e Urry, com a enunciação do paradigma no título (2006). Os contributos até à data são inquestionáveis, o paradigma logrou trazer uma nova (e) dinâmica perspetiva de análise social.

Nesta fase conturbada de mudanças e retrocessos que atravessamos a nível global, é interessante questionar que contributos continuará a trazer o paradigma das mobilidades e em que medida a panóplia de temas que a mobilidade convoca, desde o mundo concreto da tecnologia e das infraestruturas até ao movimento enquanto expressão artística e liberdade criativa, se conseguirá consolidar enquanto real articulação encontrando respostas para os problemas e obstáculos ainda presentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adey, P. (2008). Airports, mobility and the calculative architecture of affective control. *Geoforum*, 39(1), 438-451.
- Araújo, E. & Duque, E. (2012). *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as Ciências Sociais e Humanas*. Braga: CECS e CICS
- Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (Eds.). (2010). *Mobile methods*. Londres e Nova Iorque: Routledge.
- Camarero, L., Cruz, F., & Oliva, J. (2016). Rural sustainability, inter-generational support and mobility. *European Urban and Regional Studies*, 23(4), 734-749.
- Carmo, R. M. & Santos, S. (2011). *Mobilidade espacial e confiança. Entre as Cidades e a Serra. Mobilidades, capital social e associativismo no interior algarvio*. Lisboa: Mundos Sociais.
- Castells, M. & Cardoso, G. (Eds.) (2006). *The network society: From knowledge to policy*. Washington, DC: Johns Hopkins Center for Transatlantic Relations.

- Corrigan, T. (1991). Genre, gender, and hysteria: the road movie in outer space. In *A Cinema Without Walls: Movies, Culture after Vietnam*. New Brunswick, N.J.: Rutgers University Press.
- Cresswell, T. (2011). Mobilities I: catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550-558.
- Dennis, K. & Urry, J. (2009). *After the car*. Cambridge: Polity.
- Dickinson, J. E. & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and tourism*. Londres e Nova Iorque: Routledge.
- Eurofound. (2016). *Foundation Focus*, 19 [Work-life balance: creating solutions for everyone]. Retirado de https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef1649en.pdf
- European Commission. (2014). Sport and physical activity. *Eurobarometer Special Serie nº 412*. European Commission.
- Eurostat. (2013). Passenger_Transport_Statistics Retirado de http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics
- Eyer, A. & Ferreira, A. (2015). Taking the tyke on a bike: mothers' and childless women's space-time geographies in Amsterdam compared. *Environment and Planning A*, 47(3), 691-708.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009). *Mobility in daily life: between freedom and unfreedom*. Farnham: Ashgate Publishing.
- Gately, I. (2014). *Rush Hour: How 500 Million Commuters Survive the Daily Journey to Work*. Londres: Head of Zeus.
- Glick Schiller, N. & Salazar, N. B. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2), 183-200.
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings [Editorial]. *Mobilities*. 1 (1), 1-22.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Hedberg, C. & do Carmo, R. M. (2012). Translocal ruralism: mobility and connectivity in European rural spaces. In *Translocal ruralism* (pp. 1-9). Roterdão: Springer Netherlands.
- Honoré, C. (2004). *In praise of slowness: challenging the cult of speed*. Nova Iorque: Harpercollins.

- Hubert, M., Dobruszkes F. & Macharis C. (2009). La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles. *Brussels Studies*, 1 [Notes de synthèse], 1-15. doi: 10.4000/brussels.873
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756.
- Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 210-219.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: where are we now? *Transport policy*, 20, 105-113.
- Markula, P. & Denison, J. (2000). See spot run: movement as an object of textual analysis. *Qualitative inquiry*, 6(3), 406-431.
- Mason, P. (2015). *PostCapitalism: a guide to our future*. Reino Unido: Allen Lane.
- May, A. & Marsden, G. (2010). Urban transport and mobility. Forum Paper 5. 2010 International Transport Forum, on 26-28 May in Leipzig, Germany, on Transport and Innovation: Unleashing the Potential. Retirado de <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP05.pdf>
- Pereira, C. (2014). The music of the catholic and hindu gaudde: voicing the unheard through heritage. In S. Abreu & R. Heredia (Eds.), *Goa 2011: Reviewing and Recovering Fifty Years* (pp. 95-102). Nova Deli: Concept Publishing Company Pvt. Ltd. Retirado de <https://tinyurl.com/y9xaus2k>
- Peixoto, J. (2004). As teorias explicativas das migrações: teorias micro e macro-sociológicas. SOCIUS WP N° 11/2004. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão Universidade Técnica de Lisboa.
- Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V. & Leveugle, J. (2015). *Slices of (mobile) life*. s/l: Loco & Forum Vies Mobiles.
- Salazar, N. B. (2010). Towards an anthropology of cultural mobilities. *Crossings: Journal of Migration & Culture*, 1(1), 53-68.
- Salazar, N. B. (2013). *Envisioning Eden: Mobilizing imaginaries in tourism and beyond* (Vol. 31). Nova Iorque: Berghahn Books.
- Sales Oliveira, C. (2011). *Mobilidade e classes médias em contexto metropolitano*. Tese de doutoramento, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Sales Oliveira, C. (2014). Still driven-mobility patterns and gender roles in Portugal. *CIES-IUL Working paper WP n° 185/2014*.

- Sales Oliveira, C. (2015a). (Auto) mobilities and social identities in Portugal. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 77, 137-151.
- Sales Oliveira, C. (2015b). In the meantime or the (ab)use of online accessing during mobility. *Comunicação e Sociedade*, 28, 251-270.
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions feeling the car. *Theory, culture & society*, 21(4-5), 221-242.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Simmel, G. (2001) [1903]. The metropolis and mental life. In L. Spillman (Ed.), *Cultural Sociology* (pp. 11-19). Nova lorque: Wiley-Blackwell.
- Spinney, J. (2009). Cycling the city: movement, meaning and method. *Geography Compass*, 3(2), 817-835.
- Tamanini, J., Bassi, A., Hoffman, C. & Valeciano, J. (2014). *The global green economy index GGEI 2014. measuring national performance in the green economy 4th edition–October*. Washington e Nova lorque: Dual Citizen LCC.
- Urry, J. (1990) *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*. Londres: Sage Publications.
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- Urry, J. (2006). Inhabiting the car. *The Sociological Review*, 54(51), 17-31.
- Urry, J. (2012). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Londres: Routledge.
- Uteng T.P. & Cresswell T. (eds) (2008). *Gendered Mobilities*. Farnham e Burlington, VT: Ashgate.
- Van Acker, V., Goodwin, P. & Witlox, F. (2016). Key research themes on travel behaviour, lifestyle and sustainable urban mobility. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(1), 25-32.
- Wirth, L. (1967). O urbanismo como modo de vida. In O. G. Velho (Ed.), *O Fenômeno Urbano* (pp. 97-112). Rio de Janeiro: Zahar.
- Witzgall, S. (2013). Mobility and the image-based research of art. In G. Vogl, S. Witzgall & S. Kesselring (Eds.), *New mobilities regimes in art and social sciences* (pp. 7-16). Farnham: Ashgate Publishing.

Citação:

Sales Oliveira, C. (2018). Mobilidades em português: paradigma, cultura e potencialidades. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 10-21). Braga: CECS.

DENISE GOMES DE MOURA

dgmo709@gmail.com

IFB – INSTITUTO FEDERAL DE BRASÍLIA

MOBILIDADE: O PERCURSO DO CONCEITO E SUA APROXIMAÇÃO À COMUNICAÇÃO

RESUMO

Este ensaio propõe um percurso histórico sobre os estudos da mobilidade e aponta algumas ligações com as questões das migrações e dos refugiados. Sugere, também, uma aproximação ao campo da comunicação, concluindo que, com o uso multifacetado dos *smartphones*, os média sociais tornaram-se objeto de estudo em diversas áreas temáticas, inclusive na mobilidade.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; tecnologia; desigualdade social; migrações

INTRODUÇÃO

Os países da União Europeia enfrentam uma das grandes crises humanitárias da história com o problema dos refugiados. Para compreender esse fenômeno e encontrar soluções, os estudos sobre mobilidade são fontes de conhecimento imprescindíveis. O conceito de mobilidade, que vem sendo desenvolvido e aprimorado desde o início do século passado, em diversas áreas de investigação, apresenta grande riqueza para todas as ciências. Este ensaio propõe um percurso histórico sobre os estudos da mobilidade e aponta algumas ligações com as questões das migrações e dos refugiados. Sugere, também, uma aproximação ao campo da comunicação, concluindo que, com o uso multifacetado dos *smartphones*, os média sociais tornaram-se objeto de estudo em diversas áreas temáticas, inclusive na mobilidade. Diante disso, assumimos que a comunicação, que tem nos meios de comunicação um dos seus principais objetos de estudo, não poderá mais ficar afastada dos estudos sobre mobilidade.

O INÍCIO DOS ESTUDOS SOBRE MOBILIDADE

A mobilidade humana é um objeto estudado em diversas disciplinas, tais como: a Antropologia, a Psicologia Social, a Geografia, a Demografia, as Ciências Sociais, a Economia, a Comunicação Social e até mesmo a Engenharia, entre outras. Na Antropologia alguns dos trabalhos mais conhecidos dedicam-se à mobilidade dos seres humanos. *Os Argonautas do Pacífico Ocidental*, de Malinovski (1922) e os *Nuer*, de Evans-Pritchard (1940/2002), revelaram as várias formas de mobilidade territorial dos seres humanos e das suas comunidades, focando a existência de populações nômadas, aliás. Segundo Rita d'Ávila Cachado, “foi a análise dos seus movimentos, itinerários e cíclicos que contribuiu para o nascimento de algumas interpretações mais estáveis em Antropologia” (2009, p. 2). Mas as Ciências Sociais são as que mais se interessaram pela mobilidade, desde a sua institucionalização enquanto campo científico, no início do século passado.

A primeira obra a exemplificar a autonomia temática da mobilidade social foi *Social and Cultural Mobility*, de Pitirim Aleksandrovich Sorokin, cuja primeira edição foi publicada em 1927, na Grã Bretanha. Naquela ocasião os estudos sobre mobilidade estavam apenas a começar e a quantidade de publicações era muito reduzida. Na primeira fase do desenvolvimento do conceito de mobilidade social, a Demografia assume um papel muito importante. Esta disciplina associava mobilidade com a estratificação social.

De acordo com Cachado (2009), a mobilidade nas Ciências Sociais está muito ligada ao estudo das migrações. A Escola de Chicago, nos anos 1920/1930 foi a primeira a dar importância ao papel do espaço na construção das realidades sociais. Naquela ocasião, um conjunto de estudos analisou padrões de interação social no espaço urbano da cidade de Chicago. Foi atribuída a essa corrente de pensamento a origem da escola da ecologia humana porque os seus investigadores tentavam transpor perspectivas das ciências naturais para a leitura de realidades sociais. Grande parte dos seus autores fez esquematizações de organização ou evolução do espaço urbano, ou leituras etnográficas da cidade; em particular, de espaços marginais, onde residiam as populações mais carentes.

No Reino Unido, a principal preocupação dos estudos de mobilidade prendia-se com as classes sociais. Mas a questão racial também esteve muito presente, especialmente nos textos dos investigadores da Escola de Manchester, criada em 1949 pelo antropólogo britânico, nascido na África do Sul, Herman Max Gluckman (1911-1975). Esta escola tinha vocação interdisciplinar e apostava na diversificação de perspectivas. O mais importante era o método e a preocupação com o social (Menara, 2012). Gluckman

envolveu na Escola de Manchester estudiosos de várias áreas, entre os quais: estatísticos, advogados, economistas, psicólogos, biólogos e até químicos; estes últimos defendiam que o contato interdisciplinar deveria ser o principal ponto de desenvolvimento para a metodologia em Ciências Sociais. Os estudos de caso eram o método mais utilizado pelos investigadores dessa escola, com forte vertente política e pensamento marxista (Menara, 2012).

A DISSEMINAÇÃO DO CONCEITO

O conceito de mobilidade social, tal como aplicado aos processos de estratificação social, passa a ser estudado de forma aprofundada por várias outras disciplinas. Há inovações estatísticas e metodológicas que contribuem para mensuração do fenómeno. Ocorre a proliferação de debates entre autores e correntes teóricas e o fortalecimento da International Sociological Association. Há o amadurecimento do comité dessa associação, denominado: Research Committee of Stratification and Social Mobility. E o período compreendido entre as décadas de 1960 e 1990 é o mais profícuo para o conceito, pois de acordo com Magda Nico (2015, p. 6), “não há um único ano deste período sem publicações sobre mobilidade social”. Nessa fase, as publicações norte-americanas, que eram predominantes, até então, sofres decréscimo. E ocorre maior diversificação de trabalhos científicos de autores ingleses, canadianos, franceses, de países escandinavos e de outros países europeus (Nico, 2015). Há também diversificação de enfoque; a mobilidade social passa a ser relacionada com questões como a reprodução social, transmissão da pobreza e da desigualdade, compreensão da relação entre as vidas individuais, as estruturas sociais e os processos históricos.

Os centros urbanos seguem como campo de estudos para a mobilidade, no sentido do movimento dos grupos e indivíduos no espaço físico. A estrutura urbana é entendida, na visão de Sofia Santos, como “fornecedora de possibilidades e constrangimentos para a mobilidade dos indivíduos e das famílias enquanto fator determinante na maior ou menor acessibilidade aos lugares” (2014, p. 5). A autora se refere a lugares de lazer, residência e trabalho, entre outros, frequentados diariamente pelos indivíduos. Esta investigadora faz uma revisão bibliográfica da mobilidade com ênfase nas questões da Geografia, sua área de formação básica e maior atuação, e chega à conclusão que falta entrelaçamento entre os estudos dos temas relacionados a desigualdades sociais, território, espaço e mobilidade. Segundo ela: “a negligência da relação entre desigualdades sociais, território

e mobilidade produz frequentemente políticas públicas de mobilidade que contribuem para a produção de territórios injustos” (Santos, 2014, p. 25).

Paula Christofolletti Togni, em revisão de literatura para sua tese de doutoramento, identificou o uso do termo mobilidade a partir da década de 1960, vinculado a trânsitos, deslocações e circulações de atores sociais, em quatro abordagens principais, não necessariamente antagônicas: 1) análises sobre os deslocamentos de migrantes entre países de origem e de destino, como por exemplo, os *migration studies*; 2) reflexões sobre a circulação de significados culturais, objetos e identidades num tempo-espaço; 3) análises sobre as estéticas diaspóricas a partir dos estudos culturais; 4) numa combinação entre estudos urbanos e *migration studies*, a utilização do termo mobilidade como um conceito alargado, em estudos mais recentes (Togni, 2014, p. 103).

A MOTILIDADE

Vincent Kaufmann, investigador e professor do Laboratório de Sociologia Urbana (LaSUR), da École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça, propôs o conceito de motilidade, que diz respeito ao potencial individual para a mobilidade (Kaufmann, 2004). Juntamente com Michel Flamm, seu colega do LaSUR, em 2006, Kaufmann realizou estudos exploratórios qualitativos para demonstrar a operacionalidade do conceito de motilidade. A pergunta-chave que os guiou para as entrevistas em profundidade foi: a motilidade constitui um fator de distinção social? O propósito era investigar o que levaria os indivíduos a optar por determinado tipo de mobilidade no seu dia-a-dia. Os investigadores chegaram à conclusão de que a motilidade representa uma forma de capital, similar ao capital económico, social e cultural. E que a decisão pelo tipo de transporte (autocarro, metro, bicicleta, veículo particular, moto, comboio) a ser utilizado para mover-se cotidianamente varia de pessoa para pessoa e depende de condicionantes, tais como segurança, conforto, preço e consciência ambiental, entre outros fatores (Flamm & Kaufmann, 2006).

Os estudos acima mencionados sugerem que a motilidade poderia acentuar desigualdades sociais induzidas por outros fatores. Certamente que os resultados dessa pesquisa não podem ser generalizados, uma vez que essa investigação retrata a realidade de um contexto específico: ambiente urbano, numa cidade europeia, de regime capitalista. Partiu-se do princípio de que nesta sociedade moderna, existe liberdade de viajar para qualquer destino, a qualquer hora, e que há ainda liberdade de escolha do

local para morar, assim como das relações sociais a privilegiar. Nessa sociedade, de acordo com os investigadores, a mobilidade espacial tornou-se tão crucial, ao ponto de estabelecer-se como uma ideologia pela qual os indivíduos passam a ser pressionados para que expandam suas mobilidades no sentido de se adaptarem às novas condições de trabalho e às mudanças espaciais (Flamm & Kaufmann, 2006). Nesta pesquisa, os investigadores não abordaram qualquer questão de género, de mobilidades forçadas ou de restrições político-geográficas.

A MOBILIDADE NA CONTEMPORANEIDADE

John Urry, Vincent Kaufmann, Tim Cresswell e Mimi Sheller são referências nos estudos contemporâneos da mobilidade no campo das Ciências Sociais. Considerando que a mobilidade de pessoas, ideias, capital, informação e coisas, ao redor do mundo, se tornou tão importante nas últimas décadas, especificamente a partir dos anos 1990, eles propuseram o conceito de mobilidade como um paradigma epistemológico e teórico para compreender a sociedade globalizada, que foi designado por “paradigma na nova mobilidade”. John Richard Urry (1946-2016), também conhecido como o “sociólogo da mobilidade”, contribuiu não apenas para o aprofundamento das discussões no âmbito da mobilidade. Ele deu grandes contribuições aos estudos do consumo e dos serviços em turismo, das mudanças sociais e económicas e aos estudos sobre o uso da energia. O periódico *Mobilities*, publicado pela Universidade de Lancaster, no Reino Unido, onde Urry atuou como professor e investigador por 44 anos, é considerado um dos mais importantes espaços de debate sobre a mobilidade.

Os acontecimentos considerados desastres urbanos da pós-modernidade nos EUA como o ataque ao World Trade Center, em Nova Iorque, ou o furacão Katrina, em Nova Orleães, tornaram evidente que à mobilidade ultra-moderna e rápida contrapõe-se uma incapacidade de mover-se em determinadas situações. A mobilidade cosmopolita não se mostra aplicável a casos em que os incidentes provocam imobilidades intransponíveis com a interrupção de sistemas de comunicação e transporte, inundação de estradas e pontes etc. Hannam, Sheller e Urry (2006) alertam para a vulnerabilidade a que estamos sujeitos devido à falta de investimento em transportes públicos, à cultura do automóvel, e à dependência económica de fontes de energia não renováveis, entre outros fatores. Segundo estes investigadores, não há estratégias de sobrevivência para situações inesperadas. E da mesma forma que pessoas com boas condições financeiras se

deslocam frequentemente no espaço em tempos cada vez menores, também os vírus, como o da gripe aviária, por exemplo, viajam de um continente a outro espalhando epidemias em questão de horas.

Tim Cresswell (2014) introduz preocupações com a segurança humana (alimentar, climática e de saúde) e com a segurança animal, a partir dos estudos da mobilidade, numa perspectiva geográfica. Este pesquisador, situado nos Estados Unidos da América, parte da reflexão sobre a presença de carne de cavalo, misturada com as carnes vermelhas em alimentos processados, como *hamburgers* por exemplo, vendidos nos supermercados europeus, para questionar a mobilidade dos animais – vivos ou mortos – assim como o fluxo de objetos e pessoas pelo mundo. A partir de uma tentativa de rastrear a cadeia produtiva da carne na Europa, por meio dos estudos da mobilidade, Cresswell (2014, p. 713) faz reflexões sociológicas sobre o modo de vida contemporâneo e sua relação com a segurança humana e animal. Ele questiona como seria o mundo sem fronteiras internacionais para situações como o terrorismo e as guerras.

Hannam, Sheller e Urry (2006) sugeriam há uma década que crises do atual e complexo sistema de mobilidade tenderiam a aumentar no futuro. Estamos no ano de 2018 e somos testemunhas de que eles estavam certos. Ataques terroristas, catástrofes ambientais e a maior crise humanitária da Europa, provocada pela migração forçada em massa, nos últimos cinco anos são provas disso. Em 2006 os investigadores acima citados já alertavam para a urgente necessidade de as Ciências Sociais desenvolverem metodologias coerentes para a investigação da mobilidade de forma a criar resiliência para casos de imobilidade forçada; ou seja, as impossibilidades de sair de uma determinada situação e lugar por falta de transporte e vias de acesso, entre outros condicionantes. Segundo esses investigadores, o complexo e dinâmico sistema de mobilidade atual não é perfeitamente ordenado, nem anárquico; há uma “desordem ordenada” (Hannam et al., 2006, p. 9).

○ ALARGAMENTO DO TERMO MOBILIDADE

Segundo Mimi Sheller, embora o termo mobilidade seja historicamente significativa para diversas áreas do conhecimento, especialmente para as Ciências Sociais, na atualidade, com o avanço da tecnologia e os novos desafios das migrações forçadas, a mobilidade tornou-se um conceito urgente e em constante alargamento (Sheller, 2011, p. 1). Enquanto as Ciências Sociais relacionam o termo com desigualdade, poder e hierarquia social, a Geografia faz relações com território, escalas e fronteiras. Por

outro lado, a Antropologia, os Estudos Culturais e a Comunicação Social tratam a mobilidade e suas relações com discursos e representações sociais e visuais. A pesquisadora acrescenta que o alargamento do conceito de mobilidade na contemporaneidade levou os teóricos pós-coloniais a repensarem os seus conceitos; uma vez que, segundo ela, os estudos da mobilidade mostram que esse conceito vai além das aproximações com a globalização, o nomadismo e os fluxos (Sheller, 2011, pp. 2-3).

Ao referirem-se à mobilidade, teóricos contemporâneos (Creswell, 2014; Kaufmann, 2004; Sheller, 2011; Urry, 2006) levam em conta não apenas o movimento físico de pessoas, informações e objetos. Eles tratam também da mobilidade virtual, imaginária e comunicativa. O conceito vem evoluindo e incorporando novos aspectos que decorrem da evolução da sociedade e das tecnologias. O campo de estudos da mobilidade é muito amplo, multidisciplinar e aberto para constantes inovações. As pesquisas nessa área têm proporcionado diálogos entre geógrafos, sociólogos, antropólogos, arquitetos, demógrafos, economistas, planejadores urbanos, engenheiros, comunicólogos, artistas e muitos outros investigadores de campos afins. Esses diálogos são muito importantes para subsidiar gestores na elaboração de políticas públicas que possam solucionar problemas sociais emergentes como: congestionamento de tráfego, especialmente nas grandes cidades; deslocamentos rápidos de pessoas em casos de acidentes ambientais; poluição por uso excessivo de combustíveis fósseis; tráfico de seres humanos; e refugiados em fuga; entre outros.

REFUGIADOS E MIGRANTES

As migrações sempre existiram em todo o mundo. Em busca de melhores condições de vida, as populações deslocam-se dentro do próprio país ou para além das suas fronteiras. Nos últimos anos temos visto situações de imigração em grandes proporções, especialmente para países da europeus. Fugindo de guerras, miséria e catástrofes ambientais, entre outras motivações, milhares de pessoas emigram diariamente para diversos países. O ano de 2013 testemunhou um aumento, até então, sem precedentes na história no número de deslocamentos forçados em todo o mundo. Motivos: guerras e conflitos. Foram 51,2 milhões de pessoas. Somente por ocasião da Segunda Guerra Mundial houve números superiores. E no ano seguinte, em 2014, os deslocamentos forçados atingiram 59,5 milhões; um aumento de 8,3 milhões. A Síria foi o país que gerou o maior número de refugiados (3,88 milhões), seguida do Afeganistão com 2,59

milhões (UNHCR, 2014). De acordo com os dados mais recentes do Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados (UNHCR) divulgados em 19.06.2017, até maio deste ano, 65,6 milhões de pessoas ao redor do mundo eram migrantes forçados. Destes, 22,5 milhões eram refugiados; 17% desses emigrantes estavam na Europa (UNHCR, 2017).

Vivemos na “sociedade do risco”, as situações de risco e ameaça a que estamos submetidos diariamente não dizem respeito a situações de classe. Os impactos desse mundo de insegurança não atingem apenas os pobres. “À classe dos afetados não se opõe uma classe dos não-afetados” (Beck, 2010, p. 47). Além de impactar pessoas, independente da sua classe social, esses riscos também não respeitam fronteiras de estados, nações ou continentes.

Nesse contexto da “sociedade do risco” as migrações e a mobilidade humana pelo mundo são interpretadas na ótica do paradigma da suspeição. Há processos sistêmicos de segregação e contenção das populações migrantes (Shamir, 2005). Existem pressões sociais, estruturas disciplinares e dispositivos legais que tentam delimitar a mobilidade global (Turner, 2007). Instalam-se práticas de uma suspeição generalizada, desencadeando estratégias de controle, como o aumento da vigilância nas fronteiras, a monitoração de dados e de indivíduos e a espionagem (Shamir, 2005, p. 201).

Ao tratar de refugiados estamos nos referindo ao termo estabelecido na Convenção da ONU de 1951 sobre o Estatuto dos Refugiados (que leva em consideração a Declaração Universal dos Direitos Humanos) e seu protocolo de 1967. Segundo esses documentos, “refugiado é qualquer pessoa que temendo ser perseguida por motivos de raça, religião, nacionalidade, grupo social ou opiniões políticas, se encontra fora do país de sua nacionalidade” (Protocolo de 1967, Relativo ao Estatuto dos Refugiados – Artigo 1 § 2º). Referimo-nos à designação do termo, ampliada pela Declaração de Cartagena sobre os Refugiados de 1984, que considera também refugiadas:

as pessoas que tenham fugido dos seus países porque a sua vida, segurança ou liberdade tenham sido ameaçadas pela violência generalizada, a agressão estrangeira, os conflitos internos, a violação maciça dos direitos humanos ou outras circunstâncias que tenham perturbado gravemente a ordem pública (Declaração de Cartagena, Artigo 3 § 3º).

Ao chegar aos países que os recebem, essas populações precisam adquirir formalmente o termo de refugiadas para só então ter direitos garantidos internacionalmente. Para isto, devem provar que não cometeram atos ilícitos em seus países de origem. Diversas entidades, sob a coordenação

do ACNUR – Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados - prestam assistência de recepção a essas populações. Enquanto aguardam, essas pessoas vivem momentos de muita dificuldade, ficam alojadas de forma precária, e podem não ter suas necessidades básicas atendidas. Esse processo de espera pode demorar meses; e em alguns casos, até anos.

Diferente do refugiado, o migrante internacional é definido como uma pessoa que se move para um país diferente daquele de sua residência usual. Pode ser qualquer pessoa que cruza pelo menos uma fronteira nacional. Distinto do imigrante, que é aquele que chega para ficar, o migrante é alguém que está em trânsito; que veio para trabalhar, pode viajar dentro do território e passar por diversas cidades, mas voltará para seu lugar de origem ou irá para outro país. O retrato sociológico do migrante pode ser resumido pela imagem de uma ruptura permanente com os locais que ligam o indivíduo com seu ambiente nativo, bem como um confronto com um mundo que pensa e vive de forma diferente. Além disso, os geógrafos consideram que o conceito de migrante (que eles põem em paralelo com os conceitos de emigrante e de imigrante) é baseado em um critério físico, de movimento no espaço (Diminescu, 2008, p. 566).

OS MIGRANTES CONECTADOS

A socióloga Dana Diminescu, da École Nationale Supérieure des Télécommunications (Paris), que criou a Fondation Maison des Sciences de l'Homme e coordena o projeto e-diasporas, lançou em 2008 o artigo: “The connected migrant: an epistemological manifesto”, que mesmo sendo a apresentação de resultados parciais de pesquisa científica, trouxe grandes contribuições para os estudos da mobilidade. Este artigo demonstra que os migrantes, ao contrário da forma como eram percebidos até então, como pessoas sem raízes, continuam com as suas ligações ao mudarem de país. Atualmente os migrantes são usuários massivos das TIC (tecnologias da informação e comunicação) e com isto, mesmo distantes, mantêm relações de proximidade com parentes em seus países de origem, assim como estreitam novos relacionamentos. Esta evolução, segundo a pesquisadora, marca uma nova era na história das migrações (Diminescu, 2008). Nesta nova era, a área da comunicação está presente nos estudos da mobilidade.

Ainda neste artigo, Diminescu (2008) sugere quatro níveis de análise, baseada no campo da mobilidade, para entender como funciona o conceito do “migrante conectado”:

- 1) o lugar do/a migrante num sistema global de mobilidades – neste nível são considerados todos os modos de mobilidade (física, imaginária e virtual) e é evidenciada uma mudança do predominante sedentarismo para a hipermobilidade;
- 2) o assentamento relacional na mobilidade – o contínuo relacionamento social proporcionado pelo uso das TICs influencia a decisão dos migrantes sobre para onde e quando ir, assim como proporciona o estreitamento de relações;
- 3) a identidade e sentido de pertença a redes móveis que une migrante e não-migrante, já que praticamente todas as pessoas, dependem dos dispositivos móveis para os mais diversos serviços do dia-a-dia como fazer transações bancárias, conseguir consulta médica, pegar transporte público, entre outros;
- 4) trabalho com a memória das mobilidades – todos os documentos, assim como fotografias, estão digitalizados e podem ser acessados das mais diferentes maneiras. (Diminescu, 2008, pp. 570-575)

Os resultados desses estudos apontam para o facto de que as práticas da mobilidade por meio de dispositivos móveis tornam difícil distinguir se são efetuadas por pessoas sedentárias, por não-migrantes ou por migrantes.

Chegou-se a acreditar que a partir da evolução e da popularização das TIC poderia haver uma redução da mobilidade física no mundo. Em pequena escala isto concretizou-se no âmbito das instituições, levando em consideração que muitas viagens foram evitadas com a possibilidade de reuniões virtuais intermediadas pelas TIC. Alguns trabalhadores também puderam reduzir suas idas ao local de trabalho quando suas tarefas passaram a ser realizadas em casa, por meio do computador. Estudantes passaram a ir menos às bibliotecas, já que muitos conteúdos estão disponíveis em bancos de dados na internet. Muitos cursos a distância foram instituídos em diversos centros de ensino ao redor do mundo. Mas no âmbito das migrações, ainda não há estudos suficientes para confirmar ou refutar esta hipótese. Ainda não é possível afirmar se o incremento do uso das TIC contribui para o aumento das migrações. Para Komito (2011), ainda não está claro como as novas tecnologias afetarão a natureza da migração ou se a alta taxa de comunicação entre as comunidades de migrantes estão a modificar os padrões de saídas e retorno (Komito, 2011, p. 9).

A PROXIMIDADE À COMUNICAÇÃO

Os meios de comunicação social sempre foram objeto de estudo da área de Comunicação Social. Uma dúvida prevalece ao longo de décadas: o poder que os meios de comunicação social tradicionais, tais como rádios, emissoras de televisão, revistas e jornais impressos – também conhecidos como *mass media* – teriam para influenciar as decisões dos gestores públicos e políticos. E se seriam capazes de influenciar grupos de pessoas na suas decisões particulares, capazes de mudar para sempre o rumo de suas vidas, como decidir pela mobilidade espacial, por meio da migração internacional, por exemplo. Uma linha de investigação desenvolvida nos anos 1990 ficou conhecida de três formas diferentes: *CNN Effect*, *CNN Curve* e *CNN Factor*; que são sinónimos. Os investigadores dessa linha de pensamento acreditam que, para além de ter grande influência na tomada de decisões, os media podem impor aos legisladores ações para prevenir conflitos (Zingarelli, 2010).

Apesar de pouco estudada, essa tese parece não se sustentar. O membro do Carnegie Commission on Preventing Deadly Conflict, criado em 1994, Nik Gowing, que também é investigador, mostra-se pessimista quanto à influência dos meios de comunicação de massa na tomada de decisão dos gestores que podem evitar guerras e catástrofes. No artigo “Media Coverage: Help or Hindrance in Conflict Prevention”, o autor apresenta muitos exemplos de conflitos ao redor do mundo e conclui: “o papel dos média é frequentemente ambíguo, vago e pouco elaborado” (Gowing, 1997, p. 7). Outro investigador que comunga do mesmo pensamento, é Steven Livingston (1997). Este considera que antes de se construir teorias para progredir no entendimento dos efeitos dos media em políticas externas, deve-se refinar o debate “falando mais precisamente sobre os efeitos prováveis em relação a políticas específicas (Livingston, 1997, p. 21).

No século XXI os estudos da mobilidade aproximam-se cada vez mais do campo dos estudos da comunicação. Para entender os fenómenos relativos à mobilidade como a migração em massa, por exemplo, torna-se imprescindível analisar os meios de comunicação utilizados pelos migrantes. O termo *polymedia* comentado por Mirca Madianou & Daniel Miller (2012, 2013), que significa um composto de média dinâmico e para o qual convergem todas as oportunidades comunicativas, onde se inserem os médias sociais, é um exemplo disto: “a teoria da polymedia surgiu a partir da etnografia comparativa das novas tecnologias de comunicação entre as famílias transnacionais” (Madianou & Miller, 2013, p. 170). Portanto, segundo essa teoria, a etnografia é a melhor maneira para estudar a polymedia

porque a etnografia não assume o que é mídia social, mas destaca os seus usos sociais no contexto da crescente popularidade dos meios de comunicação social. Polymedia e etnografia são convergentes no sentido em que tomam como ponto de partida as dinâmicas relacionais que sustentam as práticas dos média sociais. A *polymedia* envolve três tipos de relações: 1) entre os média, dentro de um ambiente comunicativo; 2) entre os seres humanos e a tecnologia; e 3) entre as pessoas por meio de “em” média. Por outras palavras, “a polymedia é a convergência do tecnológico com o social; e ao fazê-lo, desembala o social nos meios de comunicação social” (Madianou, 2015, p. 2).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A comunicação manteve-se ausente dos estudos de mobilidade durante décadas. No entanto, a aproximação que teve início a partir dos anos 2000 parece não ter mais volta, a não ser que os investigadores dessa área estejam dispostos a abrir mão do seu objeto de estudo mais precioso: os meios de comunicação (tradicionais e contemporâneos). Com o advento da internet, das redes móveis e com a popularização dos *smartphones*, os meios de comunicação passaram a ser objeto de estudo de diversas áreas de investigação, inclusive da mobilidade. E os projetos de investigação deixaram de ser exclusivos de uma única área; estão a exigir cada vez mais equipas multidisciplinares a trabalhar conjuntamente, de forma colaborativa. O conhecimento cumulativo dos investigadores de comunicação sobre os média são muito importantes para antropólogos e sociólogos, por exemplo, que têm longo *background* sobre o tema da mobilidade e estão a desenvolver metodologias inovadoras capazes de investigar as redes sociais. Além disso, para que o desenvolvimento dessas metodologias tenha o mesmo ritmo frenético da evolução da tecnologia, de forma a que possam acompanhar essa evolução, esses investigadores carecem da integração de estudiosos das Ciências da Computação nos seus grupos de pesquisa. Desta maneira, com a troca de saberes e competências, a ciência tende de um modo geral a ser mais democrática e participativa. E com o auxílio da área da comunicação de ciência, integrada nas demais áreas do conhecimento, pode levar à sociedade os resultados das investigações realizadas na academia de forma mais rápida e partilhada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Beck, U. (2010). *Sociedade do risco: rumo a uma outra modernidade*. São Paulo: Editora 34.
- Cachado, R.D. (2009). Trajectos interurbanos na diáspora: o elo esquecido da mobilidade social. CIES e-Working Papers nº 83/2009 .
- Cresswell, T. (2014). Mobilities III: moving on. *Progress in Human Geography*, 38(5), 712-721. doi: 10.1177/0309132514530316
- Declaração de Cartagena. (1984). Cartagena. Retirado de www.refugiados.pt
- Diminescu, D. (2008). The connected migrant: an epistemological manifesto. *Social Science Information*, 47(565). doi: 10.1177/0539018408096447
- Evans-Pritchard, E. E.(1940/2002). *Os Nuer: uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota*. São Paulo: Ed. Perspectiva.
- Flamm, M & Kaufmann, V. (2006). *Operationalising the concept of motility: a quantitative study*. Taylor & Francis. doi: 10.1080/17450100600726563
- Gowing, Nik. (1997). *Media Coverage: Help or Hinderance In Conflict Prevention*. Nova Iorque: Carnegie Corporation of New York.
- Hannam, K. Sheller, M. & Urry, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), 1-22.
- Kaufmann, V., Manfred, B. & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756.
- Komito, L. (2011). Social media and migration: virtual community 2.0. *Journal of the American Society for Information Science and Technology*, 62(6), 1075-1086. doi: 10.1002/asi.21517
- Livingston, S. (1997). Clarifying the CNN Effect: an examination of media effects according to type of military intervention. Research Paper R-18. Public Policy, Harvard University.
- Madianou, M. & Miller, D. (2012). *Migration and new media: transnational families and polymedia*. Londres: Routledge.
- Madianou, M. & Miller, D. (2013). Polymedia: towards a new theory of digital media and interpersonal communication. *International Journal of Cultural Studies*, 16, 169-187.
- Madianou, M. (2015). Polymedia and Ethnography: Understanding the Social in Social Media. *Social Media + Society*. doi: 10.1177/2056305115578675
- Malinowski, B.(2002). *Argonauts of the western Pacific. An Account of Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea*. Routledge & Kegan Paul Ltd.

- Menara, L. G. (2012). Conflicto, equilibrio y cambio social en la obra de Max Gluckman. *Papeles del CEIC*#88, 2, 1-47.
- Nico, M. (2015). Reconfigurações e reposicionamentos do conceito da mobilidade social nas ciências sociais. *E-Working Papers*, 2, 1-16. Retirado de <http://observatorio-das-desigualdades.com/>
- ONU. (1967). Protocolo de 1967 Relativo ao Estatuto dos Refugiado. Coletanea de tratados, 606. Retirado de <http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Refugiados-Asilos-Nacionalidades-e-Ap%C3%A1tridas/protocolo-sobre-o-estatuto-dos-refugiados.html>
- Santos, S. (2014). Mobilidade geográfica e desigualdades sociais: lugares e caminhos de investigação sociológica sobre território. *CIES e-Working Papers*, 179. Retirado de <http://hdl.handle.net/10071/9875>
- Shamir, R. (2005). Whithout borders? Notes on globalization as a mobility regime. *Sociological Theory*, 23(2), 197-217. doi: 10.1111/j.0735-2751.2005.00250.x
- Sheller, M. (2011). Mobility. *Sociopedia.isa*. Drexel University. doi: 10.1177/205684601163
- Sorokin, P. (1927). *Social Mobility Vol. III*. Reino Unido: Harper & Row.
- Togni, P. C. A. (2014). *Europa é o Cacém: mobilidade, gênero e sexualidade nos deslocamentos de jovens brasileiros para Portugal*. Tese de Doutorado, ISCTE-IUL, Lisboa, Portugal. Retirado de <http://hdl.handle.net/10071/8679>
- Turner, B. (2007). The enclave society. Towards a sociology of immobility. *European Journal of Social Theory*, 10(2), 287-303. doi: 10.1177/1368431007077807
- UNHCR. (2014). Global Trends Forced Displacement in 2014. The UN Refugee Agency. Retirado de <http://www.unhcr.org>
- UNHCR. (2017). Global Trends Forced Displacement in 2017. The UN Refugee Agency. Retirado de <http://www.unhcr.org>
- Zingarelli, M. E. (2010). *The CNN Effect and the Al Jazeera Effect in global politics and society*. Tese de Mestrado Georgetown University, Washington, DC. Estados Unidos da América.

Citação:

Moura, D. G. (2018). Mobilidade: o percurso do conceito e sua aproximação à comunicação. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 22-35). Braga: CECS.

PATRÍCIA MATOS

patriciamatos.uff@gmail.com

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

NÔMADAS DIGITAIS E A ERA DOS SUJEITOS MÓVEIS: QUESTÕES DE MOBILIDADE, COMUNICAÇÃO E TRABALHO NUM ESTILO DE VIDA *LOCATION INDEPENDENT*

RESUMO

Este artigo propõe que o surgimento desse estilo de vida a partir da construção de uma identidade global de trabalhador corresponderia às demandas do estágio atual do capitalismo (Bauman, 1998; Sennet, 2011), quais sejam, flexibilidade, adaptabilidade e fluidez, culminando em um apelo ao nomadismo (Maffesoli, 2001). Investiga-se também como as viagens permanentes que os nômades digitais buscam seriam uma resposta à ênfase na liberdade de escolha e à natureza efêmera da sociedade de consumo contemporânea (Lipovetsky, 2007), além de evidenciar características próprias da modernidade líquida (Bauman, 1999) ou condição pós-moderna (Harvey, 1989). Busca-se descobrir, então, que tipo de trabalhador (e, consequentemente, de consumidor) emerge dessa paisagem subjetiva e como a mobilidade se converte em privilégio na contemporaneidade em um momento em que os fluxos migratórios e as noções de lugar e fronteira vêm sendo amplamente discutidos pelo mundo ocidental.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; globalização; cultura digital; nomadismo

INTRODUÇÃO

Ryan Bingham trabalha para uma grande empresa. O seu trabalho consiste em demitir pessoas. Ele viaja pelos Estados Unidos fazendo isso, tanto que está muito perto de acumular um milhão de milhas no programa de fidelidade da companhia aérea. O personagem vivido por George Clooney em *Amor sem escalas* (*Nas Nuvens*, em Portugal), longa-metragem de 2009, passa a vida em viagens constantes, daí o título original *Up in the Air*. Essa é uma expressão em inglês que quer dizer algo vago, incerto. Ao dar o

nome ao filme, faz alusão, não só à rotina de viagens do personagem mas, principalmente, ao momento de instabilidade vivido pelos funcionários que Ryan demite e à incerteza do seu próprio projeto de vida¹.

Ryan tem um estilo de vida que, à primeira vista, é “invejável”, facto que o levou a conquistar o estatuto de palestrante. Nas palestras ele ensina a desfazer-se de tudo o que traz peso à vida e que impede de levar uma vida mais leve e móvel: família, amigos, bens, vínculos, em geral, isto é, tudo que nos mantenha presos a um espaço. Para isso, ele usa a mochila como metáfora: “coloque coisas demais na mochila e logo fica difícil andar com ela nas costas”. O seu discurso é uma ode à vida em movimento e sem amarras. Mas Ryan não é um vagabundo. Tem um emprego (fixo) e uma casa para onde volta eventualmente, mesmo que seja apenas por alguns dias no ano.

Poucos anos depois do lançamento de *Up in the Air*, os autointitulados “nômadas digitais” parecem ter levado tal discurso a extremos ainda mais distantes. Têm por objetivo um estilo de vida que não dependa de um espaço único, de um emprego e, até mesmo, de um endereço fixo. Tudo é móvel (*mobile*). Ryan Bingham falava da mochila como metáfora para a vida. Já esses trabalhadores-viajantes nem sequer necessitam de carregar consigo tudo o que precisam: está tudo na nuvem². Ryan viajava a trabalho porque era contratado para demitir pessoas em diversas empresas no país inteiro (o filme foi lançado a meio da crise econômica nos Estados Unidos, quando as demissões em massa eram uma realidade). Já entre os nômadas digitais, proliferam histórias de quem tomou a decisão de abandonar empregos formais e carreiras promissoras para “criar o próprio caminho”.

Para sustentar um estilo de vida que concilia trabalho e viagens, os nômadas digitais fazem uso intensivo de espaços de *coworking*³, cafés com acesso à internet, aeroportos, hotéis, além de uma infinidade de aplicativos,

¹ O filme é uma adaptação cinematográfica do romance homónimo lançado em 2001 por Walter Kirn. Kirn escreveu o livro após conhecer um passageiro durante um voo de primeira classe que adorava viajar mais de 300 dias por ano. O diretor Jason Reitman incluiu no filme 22 atores recentemente dispensados que interpretam a si mesmos sendo demitidos.

² O conceito de computação em nuvem (em inglês, *cloud computing*) refere-se à utilização da memória e da capacidade de armazenamento e cálculo de computadores e servidores compartilhados e interligados por meio da Internet. O armazenamento de dados é feito em serviços que poderão ser acessados de qualquer lugar do mundo, a qualquer hora, não havendo necessidade de instalação de programas ou de armazenar dados.

³ *Coworking* é o termo utilizado para o compartilhamento de um ambiente de trabalho, geralmente um escritório, e de seus equipamentos por pessoas que trabalham de forma independente, mas que ainda assim desejam estar em contato com outros na mesma condição. O uso intensivo desses espaços aponta para o fato de que o estilo de vida de nômade digital não visa a rotina solitária nem abolir o escritório em si, mas a negação de uma filosofia corporativa.

softwares e *gadgets* que os ajudam a gerir o seu tempo e/ou seus negócios, administrando as suas rotinas de forma a serem o mais independentes possível. Nada de escritórios, horários fixos ou chefes.

Em muitas carreiras sempre foi possível viajar de forma frequente, mas o ponto central do estilo de vida do nômade digital é o uso da tecnologia em favor dessa mobilidade. Munidos de seus *smartphones* e *laptops* e com a ajuda de aplicativos e da articulação em redes sociais, esses sujeitos constroem um estilo de vida tão móvel quanto a comunicação global atual, testando seus limites e fronteiras. O uso da internet, das novas tecnologias, do *know-how* criativo e de outras competências próprias da sociedade da informação em favor de uma rotina móvel são seus diferenciais em relação aos trabalhadores tradicionais.

Um artigo de 2009 da revista *Computer World* levantava a pergunta: “o estilo de vida nômade digital está a tornar-se *mainstream*?” (Elgan, 2009). Hoje, alguns anos depois, a pergunta que cabe e que desejo desenvolver ao longo da pesquisa de doutoramento, da qual este artigo é uma parte, é: como, porquê, sob quais circunstâncias se dá a popularização do estilo de vida nômade digital e o que nos diz sobre a nossa sociedade?

Destaca-se a busca por um estilo de vida de viagem constante, mas que, ao mesmo tempo, nega o status de turista (apesar de viajarem quase sempre com vistos de turismo e se mudarem assim que estes expiram), somada à ênfase no trabalho remoto e autónomo que, por sua vez, rejeita os padrões de carreira estabelecidos pelas gerações anteriores. Nota-se que, de acordo com os ideais celebrados pelos nômadas digitais, esse sujeito global ou “cidadão do mundo” seria, nos dias atuais, não só um *world traveler*, como muitos deles se definem, mas um *world worker*. Para esses sujeitos, o trabalho não é mais um lugar físico e “a vida não é medida pelos números na nossa conta, mas pelos carimbos no nosso passaporte”, como afirma o *slogan* do Worldpackers, uma das ferramentas que se colocam como facilitadores desse estilo de vida. Portanto, cabe questionar o que significa, nos dias atuais, ser um trabalhador-viajante, esse alguém que está sempre a mover-se de maneira física, simbólica e subjetiva.

Neste artigo pretende-se discutir a fetichização do movimento aplicada ao mundo do trabalho, bem como a constituição de sujeitos móveis, ao mesmo tempo em que a mobilidade se torna um recurso fundamental no âmbito da globalização e do capitalismo desterritorializado. Parte-se também de uma inquietação em relação a que tipo de consumidor e cidadão se faz de um trabalhador-viajante, móvel, flexível, volátil, considerando que, de acordo com as ideias de Guatarri (1993), as relações de produção ocupam

um lugar central em nossa sociedade, mostrando-se como meios de produção de subjetividade. Por outras palavras, o estilo de vida nômade digital reflete o enfraquecimento das instituições e a precarização das relações de trabalho ou apenas é um exemplo da liquidez dos nossos tempos e da mobilidade, isto é, mais um elemento do capital na modernidade líquida?

“MOVER-SE É VIVER”: SUJEITOS MÓVEIS E A FETICHIZAÇÃO DA MOBILIDADE

É isso que fazemos diariamente. Carregamos peso demais em nossas costas até que não podemos mais nos mover. E não se enganem – mover-se é viver. (*Up in the Air*, 2009)

Mais do que descrever o fenómeno do nomadismo, é preciso questionar o que há de realmente novo nesse estilo de vida. Hoje em dia temos a sensação de que mover-se se tornou uma necessidade e de que nunca se viajou tanto, mas o desejo de se deslocar sempre esteve presente. Não há como negar, contudo, que a mobilidade se apresenta como uma questão central na contemporaneidade, tornando-se um valor, e que hoje nos movemos no espaço urbano e também no espaço midiático (e uma coisa não se separa da outra).

Mas o que faz com que as várias formas de deslocamento humano sejam um assunto tão central na contemporaneidade? Como afirmam Sheller e Urry (2006), a emergência de novas formas de viagem “virtual” e “imaginativas” se combina de maneiras inesperadas com a viagem física. Para esses autores, o ponto crucial é a mudança de uma modernidade vista como pesada e sólida para uma outra modernidade, leve e líquida, na qual a velocidade de movimento de pessoas, dinheiro, imagens e informação é soberana. A mobilidade ganha contornos *sui generis* nos tempos recentes porque se molda às próprias transformações económicas e sociais que se verificam no mundo após a década de 1990, podendo ser assumida como estilo de vida, não apenas de determinados grupos, mas das sociedades inteiras (Araújo, 2004).

A mobilidade não é somente a deslocação e a transacção, implica a consciência sobre a capacidade de o fazer, daí que seja entendida como peculiar nas sociedades modernas porque estas são tecnológicas e porque estas facilitam o alargamento do leque de possibilidades de mobilidade. (Araújo, 2004, p. 2)

Dessa forma, o nomadismo digital evidencia o papel determinante das novas tecnologias de comunicação na construção de novas organizações subjetivas, como apontado por Sherry Turkle (2005). Para Turkle, o advento dos computadores levou nossa relação com a tecnologia para outro nível. A internet emerge como um artefato cultural e modifica todos os aspectos da vida nas comunicações, na economia, na política e nas artes, e sobretudo o modo como vemos a nós mesmos e nossos relacionamentos. Os nômadas digitais têm como ideal navegar pelo mundo da mesma forma fluida com que navegam pela rede, compartilhando cada momento dessa experiência com seus seguidores virtuais. Assim, o fato de o nomadismo digital ser possível graças aos avanços tecnológicos e seus impactos na mundialização da comunicação, culminando no advento de uma sociedade em rede, também torna o fenômeno dos nômadas digitais essencial para compreender os limites e as possibilidades da comunicação e, em especial, da internet, enquanto produtora de comunidades, afetividades e subjetividades em fluxo. No blogue *Nômadas Digitais* escreve-se que:

com a evolução da era digital e das tecnologias móveis, cada dia mais pessoas começaram a perceber que os limites geográficos não são mais precisos. Se você pode trabalhar de casa, usando a tecnologia, você pode trabalhar de qualquer lugar do mundo. E esse é o novo Sonho Americano pra muita gente, e os personagens dessa nova história ganharam o nome de “Nômadas Digitais”. (Viegas & Barbosa, 2014)

O “novo paradigma das mobilidades”, apresentado por Sheller e Urry (2006), dá conta de um tipo de mobilidade que emerge a partir dos anos 1990 a partir do uso generalizado das tecnologias de informação e comunicação, bem como do reforço das interdependências em escala mundial. Tudo isso estaria ligado à experiência contínua da mobilidade, que, por sua vez, marca as identidades e os estilos de vida na sociedade contemporânea.

Chama a atenção a crescente fetichização da mobilidade, ou seja, sua transformação em um valor em si mesmo. Em sua conferência durante o seminário “Living Mobilities — Rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância”, intitulada “Mobility, mobilities, immobility: an anthropological perspective”, o pesquisador Noel Salazar citou as diversas formas pelas quais nossa sociedade, ao longo dos séculos, tem sedimentado a ideia do movimento como algo invariavelmente positivo, como, por exemplo, as viagens de iniciação, os *grand tours*, a mobilidade estudantil e acadêmica, o

ano sabático e até o trabalho de campo do antropólogo, essencial para sua efetiva formação como tal (2010, 2012, 2016).

Podemos dizer que o imaginário em torno do viajante tem evoluído a passos largos, partindo da peregrinação para lugares de culto até o movimentado saguão dos aeroportos e suas salas VIP, que acomodam executivos ocupados. Em todos os casos a mobilidade confere status. Porém, a fetichização do movimento o torna um bem de consumo e, como tal, seu consumo nunca cessa. Novamente, o personagem de George Clonney em *Up in the Air* dá o tom da discussão: “não cometas erros, mover é viver”. Tudo isso, aliado ao avanço das tecnologias móveis, parece reforçar tal imperativo, que agora não se restringe à mobilidade física. O sujeito contemporâneo simplesmente não pode se dar ao luxo de parar de se mover, quer seja no espaço, no tempo ou na imaginação.

Marc Augé, em *Por uma antropologia da mobilidade* (2012), refere-se a uma mobilidade sobremoderna, caracterizada pelo deslocamento de indivíduos, produtos e sentidos. Tal cenário é composto por sujeitos sociais transnacionais em circulação crescente por espaços também transitórios, como empresários, imigrantes, trabalhadores clandestinos, exilados, turistas, cientistas, artistas etc. Para o autor, se um lugar pode ser definido como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode ser definido nem como identitário nem como relacional nem como histórico será um não lugar. O autor afirma que a sobremodernidade é produtora de não lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico (Augé, 2012, p. 73). São exemplos de não lugares as “ocupações provisórias”, como clínicas, hospitais, cadeias de hotéis e acampamentos de refugiados, e os “meios de transporte que também são espaços habitados”, como os aeroportos e as estações. Estes constituem para o autor “um mundo assim prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero” (Augé, 2012, p. 74).

Já para os nômad@s digitais, lugares como cafés, aeroportos e escritórios provisórios fazem parte do seu dia a dia de uma maneira mais duradoura do que como simplesmente lugares de passagem. Como vivem em movimento, eles acabam tornando o efêmero seu lugar-comum ou podem ser capazes, ainda, de estabelecer vínculos diversos e ressignificá-los. É o que aponta o depoimento de Octavio Aburto, que afirma que, desde que adotou o estilo de vida nômade digital, há 11 meses, já visitou 20 países.

Sinto que tenho muitas casas: Vancouver é minha segunda casa, Sydney é a terceira. O Havaí, mesmo que eu só tenha passado um mês lá, também é um lugar que posso chamar de casa. (...) Eu sou do México e lá é minha casa, mas quando você é um cidadão do mundo o mundo se torna a sua casa. (Youjin, 2017)

O desejo de errância é apontado por Michel Maffesoli em *Sobre o nomadismo* (2001) como o drama contemporâneo que surge como substituição e ao mesmo tempo contra o compromisso de residência que prevaleceu durante toda a modernidade.

É claramente uma mudança de tom, da aspiração a um “outro lugar” que não chega a satisfazer as questões habituais, ou as respostas convencionais a que estamos habituados. É o novo espírito do tempo, esse ambiente imperceptível que pode nos incitar a ver na errância, ou nomadismo, um valor social a muitos títulos exemplar (Maffesoli, 2001, p. 28).

Entre os efeitos do processo definido por diversos autores como globalização (Appadurai, 1996; Bauman, 1999, entre outros) está a acentuação dos fluxos migratórios, proporcionada principalmente por acordos de livre circulação de bens e pessoas. Embora, como argumentamos no início, o desejo de se mover não contenha em si nada de novo, algumas formas de circulação de pessoas são características do mundo contemporâneo. Zygmunt Bauman afirma que a combinação entre consumidores sempre ávidos de novas atrações e logo enfastiados com atrações já obtidas e um mundo em constante transformação “varre toda a sinalização fixa — de aço, de concreto ou apenas cercada de autoridade — dos mapas individuais do mundo e dos projetos e itinerários de vida” (1999, p. 93). O autor afirma, ainda, que o consumidor na sociedade de consumo “é uma pessoa em movimento e fadada a se mover sempre” (idem). Já na obra de Appadurai (1996), o deslocamento aparece como um traço peculiar da narrativa da modernidade.

Já Gehardi (2009), em seu estudo, assinala a condição daqueles que se encontram em quase permanente mobilidade, por obrigação aos modelos de regulação do trabalho e da economia que exigem a disponibilidade total de certos trabalhadores, propondo o conceito de mobilidade ambígua. Discutiremos, a seguir, o que considero serem algumas das consequências dessa (paradoxal) imposição da mobilidade no âmbito da modernidade líquida e do capitalismo flexível na vida dos trabalhadores.

“UMA QUESTÃO DE LIBERDADE”: TRABALHADORES MÓVEIS, FLEXÍVEIS E À DERIVA

Para além da discussão sobre subjetividades móveis, é necessário levantar outra: o que significa ser um trabalhador móvel? Que tipos de relações de trabalho estão implicadas no capitalismo desterritorializado? E, mais importante, que consequências a fetichização da mobilidade traz para as condições de vida dos trabalhadores em diversos níveis?

Em reportagem da revista *Forbes*, o nômade digital é representado como um profissional que prefere um estilo de vida *location independent*, ou seja, sem escritório fixo e que lhe permite viajar e trabalhar de qualquer lugar do mundo (Mohn, 2014). De acordo com a publicação,

os nômadas digitais estão redefinindo o que significa ser produtivo. (...) Esse estágio inicial do nomadismo digital está mostrando que as pessoas estão ávidas por construir uma cultura onde o trabalho e o lazer não apenas se equilibram, mas se fundem em um único estilo de vida. (Gupta, 2015)

Tais trabalhadores-viajantes afirmam rejeitar a estrutura do trabalho tradicional, incorporando horários flexíveis e viagens constantes à sua rotina. “Nômade digital é uma pessoa frustrada com o modelo de trabalho que a sociedade impõe. São pessoas que continuam prosperando em suas carreiras sem precisar estar em um lugar fechado para produzir”, afirmam Jaqueline Barbosa e Emerson Viegas, responsáveis pelo site Nômadas Digitais em palestra durante a 8ª edição da “Campus Party”⁴. Assim, a ideia do trabalho remoto e de viajar pelo mundo em simultâneo tem conquistado cada vez mais adeptos, que acreditam ser a prática mais capaz de proporcionar qualidade de vida, realização profissional e liberdade criativa.

Apesar disso, os autoproclamados nômadas digitais afirmam que a rotina de viagens e a busca por maior qualidade de vida não significa diminuição da carga horária. Muitos deles refutam o estereótipo do nômade digital que trabalha e administra os seus negócios “de uma cabana na selva ou à beira de um mar azul-turquesa”, como celebra a reportagem da BBC intitulada “When Work Becomes a Nonstop Vacation” (Quando o trabalho se torna férias sem fim; Snedden, 2013). Eles afirmam passar até 70% do seu tempo em frente ao computador, em vez de estar, efetivamente, a

⁴ Comunicação durante a “8ª Campus Party” intitulada “Como ganhar dinheiro e viajar o mundo ao mesmo tempo”. A “Campus Party” é um megaevento voltado para tecnologia e comunicação digital que reúne todos os anos em São Paulo de cinco a 10 mil pessoas. A palestra está disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=K778kHdBbJ8>

desfrutar dos destinos de viagem que escolheram. Isso acontece devido à necessidade de trabalhar em horários variados em razão dos diferentes fusos horários dos seus clientes e à falta de um salário fixo, característica da rotina de *freelancers* e empreendedores digitais e da qual resulta a instabilidade financeira.

Apesar disso, ainda proliferam *sites*, blogues, tutoriais, cursos e *workshops* sobre o tema para aqueles que desejam ingressar nesse estilo de vida. Nota-se a forte presença de um discurso empreendedor nas biografias dos nômadas digitais, evocando narrativas de autorrealização, inovação e aventura. Histórias de indivíduos que deixaram os seus empregos formais para “investir em seus sonhos”, em “mais qualidade de vida” e numa “vida mais livre” dão o tom do discurso que se torna cada vez mais usual.

Mas, comum a todos os relatos, é a negação de uma concepção tradicional de carreira e a constante alusão à cultura da flexibilidade e do faça-você-mesmo. “É uma questão de liberdade. Você percebe que faz sentido ser nômade no momento em que enxerga que gasta quatro horas do seu dia em deslocamentos para trabalhar em algo que talvez você não goste tanto”, afirma a publicitária Débora Corrano ao *Estado de São Paulo* (Aguilhar, 2015). Tudo isso reforça que, nesse novo estágio ou espírito do capitalismo, o trabalhador não se sente mais estimulado por estabilidades e seguranças garantidas nos estágios anteriores, como aposentadoria, férias, décimo terceiro salário etc., mas sim por “desafios”, “qualidade de vida” e “realização profissional”.

Como aponta Sennett (2009), são características distintivas do capitalismo da nossa época o mercado global, o uso de novas tecnologias e, principalmente, as novas maneiras de organizar o tempo, sobretudo o tempo do trabalho. Assim, o estágio atual do capitalismo se caracteriza por organizações flexíveis que também requerem trabalhadores flexíveis, tão “leves e voláteis quanto a nova economia capitalista que os gerou e dotou de poder” (Fontenelle, 2008, p. 56). Dessa forma, torna-se comum nesse estágio o ataque às formas rígidas de burocracia e aos males da rotina. Pede-se aos trabalhadores que sejam ágeis, que estejam abertos a mudanças em curto prazo e que assumam riscos continuamente.

Assim, a ênfase na flexibilidade e a celebração do nomadismo apontam para uma recusa da rotina associada diretamente às formas tradicionais de trabalho. “Essa ênfase na flexibilidade está mudando o próprio significado do trabalho”, afirma Sennett (2009, p. 9), remetendo para o uso do termo “carreira” que surgiu na língua inglesa originalmente com o sentido de “uma estrada para carruagens” e que, depois, passou a ser aplicado ao

trabalho, designando o caminho das atividades de um indivíduo durante toda a vida profissional. “O capitalismo flexível bloqueou a estrada reta da carreira, desviando de repente os empregados de um tipo de trabalho para outro” (Sennett, 2009, p. 9).

Inserida na concepção tradicional (ou pós-industrial) de carreira está a noção de projeto, própria da modernidade. Por meio de seu proclamado espírito empreendedor e aventureiro, de seu trabalho fora do escritório e de seu ideal de carreira fora dos padrões convencionais, a figura do nmade digital desafia, não só a rotina do trabalho e os limites da economia global, mas todo um ideal de indivíduo moderno. Como aponta Fontenelle, as novas gerações estariam a ser formatadas — tal qual fomos formatados para o fordismo — para essa nova forma flexível de trabalhar, de viver e de se relacionar. “Parafraseando Gramsci (1991), o pós-fordismo também não requer um novo tipo de homem, não apenas em sua relação com o trabalho, mas também na forma de sentir e viver a vida?” (Fontenelle, 2008, p. 58).

Para Boltanski e Chiapello (2009), e como já apontado por Bakker (2012), isso seria o resultado de como o capitalismo em seus diferentes estágios incorporou um espírito capaz de fornecer “perspectivas sedutoras e estimulantes de vida” (Boltanski & Chiapello, 2009) para conseguir engajar as pessoas indispensáveis à busca da acumulação. O espírito do capitalismo é, portanto, “a ideologia que justifica o engajamento no capitalismo” (Boltanski & Chiapello, 2009). Tal ideologia estaria em constante mutação, alinhando-se “às expectativas das pessoas que caiba mobilizar, segundo as esperanças com que elas cresceram e em função das normas assumidas em diferentes épocas” (Hirschman citado em Boltanski & Chiapello, 2009, p. 58).

Nesse sentido podemos perceber que, como aponta Bauman, o que faz do trabalho o principal valor dos tempos modernos é a sua “capacidade de dar forma ao informe e duração ao transitório” (2001, p. 157). Não por acaso, as suas transformações contemporâneas, associadas à transitoriedade, à flexibilidade e à mobilidade, são sinais de uma transformação social.

CONCLUSÃO: O SUJEITO DESLOCADO E HIPERCONECTADO

- Esse é o sétimo cartão que fazemos. É um clube seletivo.
- Nós realmente apreciamos a sua lealdade.
- Sabe quantas vezes eu sonhei com esse momento?
- Cheguei a ensaiar a conversa que teríamos aqui.

- É mesmo? E o que pensou em me dizer?
- Sabe... Eu não consigo me lembrar.
- Tudo bem. Acontece com todos. Então, de onde você é?
(Ryan faz uma pausa e olha diretamente para o comandante)
- Eu sou daqui. (*Up in the Air*, 2009)

Se o movimento é algo inerente às sociedades humanas, podemos dizer que a nossa, contemporânea, se caracteriza por um movimento generalizado de capital, pessoas, bens, imagens e mensagens, potencializado ainda pela vertiginosa evolução dos meios de transporte e de comunicação. Mais do que isso, a transformação do movimento em valor, em capital cuja acumulação confere status, mostra-se paradigmática do nosso tempo e elemento constitutivo do sujeito contemporâneo. Isso se verifica nas viagens de lazer, mas também, cada vez mais, na esfera da produção (viagens de negócio, trabalhadores “expatriados” e importação de mão de obra considerada qualificada), no campo acadêmico (pesquisas de campo, viagens para congressos e cursos de verão) e, ainda, no vertiginoso crescimento da indústria do turismo.

A mudança de tom trazida pela comunicação digital, na forma como se faz presente hoje na vida dos sujeitos, diz respeito a um movimento subjetivo, para além do movimento físico. Como afirma Bauman, viajar se torna mais agradável do que chegar (1999, p. 93). Nos dias de hoje estamos todos em movimento, mas sem ficar tempo suficiente em lugar algum para ser mais do que visitantes. Para esse autor, a globalização é produtora do efêmero, do volátil, do precário, algo que parece se refletir na afirmação do personagem Ryan Bingham sobre a sua pertença ou a sua origem. Estando suspenso, nas alturas, ou seja, em um não lugar, o executivo afirma “eu sou daqui”, negando qualquer tipo de vínculo identitário nacional, institucional, espacial e temporal.

Quais formas de viver, trabalhar, consumir e se relacionar emergem de um estilo de vida em que se está em constante movimento? Observar o fenómeno do nomadismo digital pode proporcionar *insights* valiosos acerca dos rumos do capitalismo global, flexível e desterritorializado, e dos impactos da condição pós-moderna no campo da produção. Tudo isso atrelado ao universo das transformações tecnológicas que, por sua vez, também alteram radicalmente o nosso universo cultural, fazendo emergir novas paisagens subjetivas – como aquelas perseguidas pelos nômadas digitais nas suas viagens sem fim.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Augé, M. (2012). *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, SP: Papirus.
- Bakker, B. W. A. (2012). *Trabalhando para si: felicidade e capital humano no cinema dos anos 2000*. Dissertação de Mestrado em Comunicação e Cultura, ECO, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil.
- Bauman, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Fontenelle, I. A. (2008). *Pós-modernidade: trabalho e consumo*. São Paulo: Cengage Learning.
- Gehardi, L. (2009). *La mobilité ambiguë – Espace, temps et pouvoir aux sommets de la société contemporaine*. Paris: Éditions Universitaires Européennes.
- Hall, S. (2005). *A identidade cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A.
- Maffesoli, M. (2001). *Sobre o nomadismo*. Rio de Janeiro: Editora Record.
- Salazar, N. B. (2010). Towards an anthropology of cultural mobilities. *Crossings: Journal of Migration & Culture*, 1(1), 53-68.
- Salazar, N. B. (2012). Tourism imaginaries: a conceptual approach. *Annals of Tourism research*, 39(2), 863-882.
- Sennett, R. (2009). *A corrosão do caráter: o desaparecimento das virtudes com o novo capitalismo*. Rio de Janeiro: Record.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environmental Planning*, 38(2), 207-226.
- Turkle, S. (2005). *The Second Self: Computers and the Human Spirit*. Cambridge, MA: The Mit Press.

OUTRAS REFERÊNCIAS

- Aguilhar, L. (2015, 4 de agosto). “Nômadas digitais” trocam rotina por vida de viagens e trabalho online. [Post em blogue] *Estadão*. São Paulo. Retirado de <http://blogs.estadao.com.br/link/nomades-digitais-trocam-rotina-por-vida-de-viagens-e-trabalho-online/>

- Araújo, E. R. (dezembro, 2004). A mobilidade como objecto sociológico. Comunicação apresentada nos “Encontros em Sociologia”, 2, Braga, Portugal. Retirado de <http://hdl.handle.net/1822/3913>
- Elgan, M. (Agosto, 2009). Is digital nomad living going mainstream? Retirado de <https://www.computerworld.com/article/2526618/mobile-wireless/is-digital-nomad-living-going-mainstream-.html>
- Gupta, K. (2015, 25 de fevereiro) Digital nomads are redefining what it means to be productive. *Forbes*. Retirado de <http://www.forbes.com/sites/kavigupta/2015/02/25/digital-nomads-are-redefining-what-it-means-to-be-productive/>
- Mohn, T. (2014, 19 de março). How To Succeed at Becoming a Digital Nomad. *Forbes*. Retirado de <http://www.forbes.com/sites/tanyamohn/2014/03/19/tips-for-becoming-a-successful-digital-nomad/>
- Reitman, J. (diretor) (2009). *Up in the Air* [Nas Nuvens]. Estados Unidos: Paramount Pictures.
- Salazar, N.B. (novembro, 2016). Mobility, mobilities, immobility: an anthropological perspective. Comunicação apresentada no “Seminário Internacional Viver em/a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância”, Braga.
- Snedden, M. (2013, 30 de Agosto). When work becomes a nonstop vacation. *BBC*. Retirado de <http://www.bbc.com/capital/story/20130829-when-work-is-a-nonstop-vacation>
- Viegas, E. & Barbosa, J. (2014). Manifesto nômadas digitais. [Post em blogue] *Nômadades digitais*. Retirado de <http://nomadesdigitais.com/comece-por-aqui/>
- Youjin, D. (diretora) (2017). *One way ticket: The Digital Nomad Documentary* [Documentário online]. Retirado de <http://digitalnomaddocumentary.com/>

Citação:

Matos, P. (2018). Nômadas digitais e a era dos sujeitos móveis: questões de mobilidade, comunicação e trabalho num estilo de vida *location independent*. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 36-48). Braga: CECS.

CIDÁLIA F. SILVA

cidalia@arquitectura.uminho.pt

LAB2PT, UNIVERSIDADE DO MINHO

MEAN TIME: SEVEN WAYS TO LOOK AT TIME THROUGH MOBILITY

RESUMO

This paper's idea was triggered by the exhibition "Cedric Price: Mean Time," presented at the Canadian Centre for Architecture in Montréal. Starting with the premise that mobility is a contingent (Till, 2009) act, this text looks at the different time(s) created by this contingency. The seven time(s) here considered are: Suspending Time, Free Time, Expanding Time, Distorting time, Folded Time, Loosing time, and Living time. Through specific "spatial stories" (de Certeau, 2002) each time is explained, in their features, unfolding how time-mobility shapes the way we create different appropriations of space, transmuting not only places, but also the relationship between *ourselves* and the *other*.

PALAVRAS-CHAVE

Time; spatial stories; everyday life

INTRODUCTION

The idea for this paper was triggered by the exhibition "Mean Time" (Price, 1999-2000). "Mean Time" looks for time through ordinary mobility (Habracken, 1998). Meantime, while I am here at the bus, in the train, inside this plane, finding my way to connect the spaces where my life unfolds, I inquire: what may we learn about time by looking at ordinary mobility? What time(s), even if not exclusive of mobility, could be seen more clearly from mobility's perspective? What do these ways of time teach us about living mobility?

I invite you to read this paper as an attempt to find the seven ways to look at time through mobility: lived time, change, linear time, suspending time, distorted time, compacted time, and still time. Direct *lived time*

experience becomes the methodological approach in which each time is found. *Change* looks at one of the meanings of mobility, uncovering the unstable challenge of knowing it. *Linear time* explains the time conception that culturally prevails, from which mobility is one of its main concretizations. Then, I move to question what other time(s) lived time mobility reveals. I advance the possibility of *suspending time* with an example of the planned suspension of the Portuguese railway “Linha do Oeste”; of living in a *distorted time*, i.e., one that expands and contracts; and of living in a *compacted time*, at a planetary scale. Finally, still time reminds us that in the meantime we are still sentient beings.



Figure 1: “Mean Time” mesostic

LIVED TIME

It is 6.00 am, a Thursday in mid-April 2015. I drive from my home in Segade de Cá to Guimarães where I teach. I have plenty of time, the day is bright, and my lecture starts at 9.00 am. At 10.30 I am in front of my students apologizing for the delay. I could not help feeling embarrassed. What happened? Everything was moving normally until I arrived to VCI, specifically on Ponte do Freixo in Porto where the traffic was blocked. There was a car accident. For two hours, I sat there motionless. In hopelessness, I felt the contingency (Till, 2009, p. 45) of living mobility (author’s research journal, 16th April 2015).

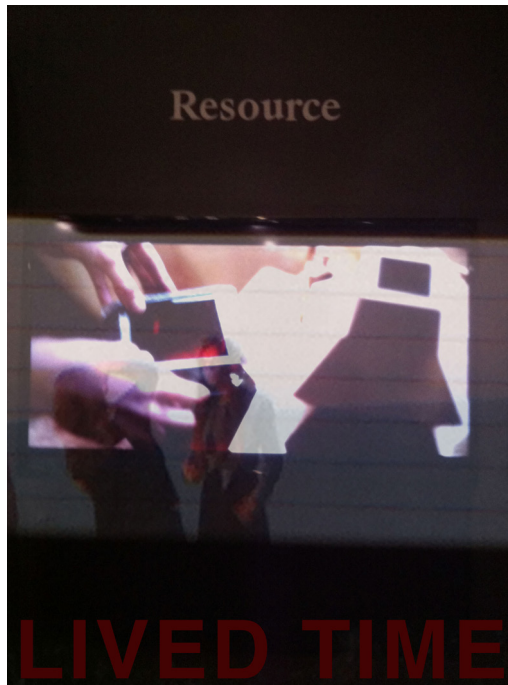


Figure 2: Lived time

Let us start with lived time: “the human experience of time is all-pervasive, intimate, and immediate” (Fraser, 2003, p. xi). Lived time characterizes the methodological approach of this essay. Living mobility is a lived time experience (Till, 2009, p. 96), and lived time brings time to the ground, to the embeddedness of time in our life as an everyday experience. Thus, there is this first ‘translation’ of living mobility into lived time, inserting time into the ‘living’. I glean seven ways to look at time through mobility from my own lived time experience. Thus, the seven times are triggered by personal research journal extracts, like the one I used in the beginning of the text to introduce this lived time.

In this way, lived time may become a *seeing time*. Michel Serres’ claims “answers may come less from books that are read, recited (...) than from direct and often painful experience of the state of things” (1995, p. 168). You see something that might become something. From the ordinary experience may come the extraordinary in terms of understanding; sometimes revealing small things, seemingly unimportant, we were (past) not aware of, or never thought about. As Alison Smithson in *AS in DS: an eye*

on the road (1982, p. 17) also states: “everything is important as indicators and/or a ‘fodder’; everything can be picked up and examined, turned over and thought freshly about to see if it will inform us directly of something we previously did not realise”¹.

Alison’s diary gives a personal account of what she learned from her own mobility experience, underlining how significant this time is:

This was her traveling on the bus, then about one-third of her life in **felt time**; the third somehow most in touch with what for her must be reality, traffic humming up filth between buildings. Whether it was good to look at or not. Fixed, barren facts. There, behind the window she was un-touchable, she could think. (Smithson, 1972, p. 370)

Seeing time is also about the questions we are able to ask. In this sense, I would like to acknowledge Joana Vieira’s research (2016) about the inconstancy of the in-between land-water of Ovar. Joana came up with her research idea through her ordinary travels on the N327. By looking through the car window she could see the dynamism, not only of the road appropriations, but also of the different ways people used the Gelfa’s land. She felt absorbed by this dynamism. Since 2002 she had only seen that place from the car. On that moment, she decided to stop and go back to the place she had experienced in her childhood. She took this picture (Figure 3) and saw the embedded inconstancy of the place, which became the key-theme to develop her research. This example discloses how a lived time mobility experience may turn out to be a chance for further seeking: an act of recognition, of finding and understanding through change.

¹ Cf. Alison Smithson’s book, *AS in DS, an eye on the road*. Alison invites us to understand the landscape from the point of view of motion in an account of her journey between her London office to her Wiltshire cottage. Alison uses her ordinary mobility to make a reflection on how mobility changes our relationship with places, with the way we see and understand them, as a means to learn how to make of architecture an action that integrates the challenge of thinking inside the complex mobility network we live in. By using several ways of expressing this ‘seeing’, written language, drawings, maps and photography, including drawings by her child, Alison takes us to what she sees and feels, to what she understands from this lived time experience, on the road.



Figure 3: The key-theme of Joana's research – the inconstancy
– revealed through her *in situ* picture [Ria de Aveiro]

CHANGE

It is 3 am. I am in the Luton Airport selecting quotes for the paper “Remoteness: Robin Hood Gardens” I am writing with my colleague Fernando. After so much detrimental judgment in favour of its demolition, we felt we needed to do something about this place. The written piece is our humble support. We were in Robin Hood Gardens in April 26, 2014. It was a very peaceful experience, to walk around, to sit on the mounds and talk with two boys who were there playing. But this was two days ago, now I wait for the flight to Reykjavik. I will meet my partner Joaquim there. In the midst of rereading Alison Smithson's “The Violent Consumer: Or Waiting for the Goodies,” I receive a message from Joaquim “I had a car accident, ... I can't make the plane.” I thought, he his playing with me. He wasn't. I decided not to depart. Now I needed to get out of the airport, but I had already passed through security. It seems like a one-way direction, after you move forward you can't move backwards without involving the security staff. This event was an unexpected change: **fissured time** is what we both felt. I moved around lost trying to find a place to sleep in central London. He was in Lisbon airport trying to buy a new flight. Finally, here we are in Iceland. Time decided to gather us in the place we should have met 24 hours earlier. We smile. (author's research journal, 28th April 2014).



Figure 4: Change [Ofir]

Let us turn to William Blake whose saying that “as a man [human being] is, so he sees,” (Blake, 1799/2008, p. 702) takes us on a journey of interconnection between what we are able to see and who we are. An action through which understanding springs. William Blake (1790-1793/2008, p. 37), notes we, as what we see, are not “fixed” entities if not “expect poison from the standing water”.

Hence, we understand that what we are and what we see, are “changeable, inconstant, fickle,” and this principle leads to the main meanings of “mobility”². “Mobility” connects with “time” through change. Heraclitus like William Blake, was a prominent representative of this understanding of time. In one of his well-known statements he refers to mobility: “You cannot step twice into the same river; for fresh waters are ever flowing in upon you” (Heraclitus fr. 41 quoted in Benjamin, 1968, p. 8). This assumption puts us in one uncomfortable position: if things and ‘mobility’ change endlessly, how can we capture anything in a written piece? All we write will be also unstable, incomplete, movable; if not, it will ‘become poison’, according to Blake.

² Mobility: early 15c., “capacity for motion,” from Old French *mobilité* “changeableness, inconsistency, fickleness,” Retrieved from http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=mobility.

LINEAR TIME

It is already night. I am in the train going to Coimbra, coming from Porto. This is the time line I am moving now, in which other lines move. I look around and see a woman reviewing students' papers. I realized by the symbol at the top of the paper that, she also teaches at the University of Minho. I did not talk with her. On the other bench a young couple sit in silence. On the bench in front of me an old couple talk about their health problems. They are worried. The carriage is full. I focus on replying to emails. This mean time is very useful to come up to date with delayed work. Each human being here may be seen as a time line. They gathered in this time train for about one hour. Afterward, each time line will follow its own particular path. There is a huge chance these time lines will not cross again. I arrived in Coimbra. Finally, at home wrapped in the tenderness of a hug. (author's research journal, 13th November 2014).



Figure 5: Linear Time [London]

There is a resemblance between writing and moving. This piece of paper on which I write at this moment in time, may be seen has a space for motion, where imprinted words are steps taking me somewhere different from where I started; in this journey between *here* and *there* lives the *distance*. There is also a *now* and a *then*; the *now* of the introduction (departure) and the *then* of the conclusion (arrival); in-between lives *duration*. In this simple way, we have already handpicked two correlated key themes to discuss mobility, *space* and *time*, in this case, linear time.

Lived time mobility confirms our idea of time as a “linear progression measured by the clock and calendar” (Whitrow, 1972/2003, p. 1). We map our travel by the days and time clock of the journey. *Train at 7 am; flight from Madrid to Porto, 7 November 2011; we arrive in 1h 10 min.* Whitrow also helps us to find an important relationship for our topic of inquiring: the synchrony and dependence between linear time and mobility.

The linear concept was fostered by the mercantile class and the rise of money economy. For as long as power was concentrated in the ownership of land, time was felt to be plentiful and was associated with the unchanging cycle of the soil. But with the circulation of money the emphasis was on mobility. (Whitrow, 1972/2003, p. 9)

Moreover, moving in space confirms this idea that time is as sequential as motion itself. Image after image we see space changing in front of us, and with it our mind translates it into a linear sequential time. The image I just saw becomes the past of what had been the future. Furthermore, looking at figure 6 we have the contradictory vision that mobility is a succession of static moments in time, leading us to question: how can mobility be the result of the sum of static moments?

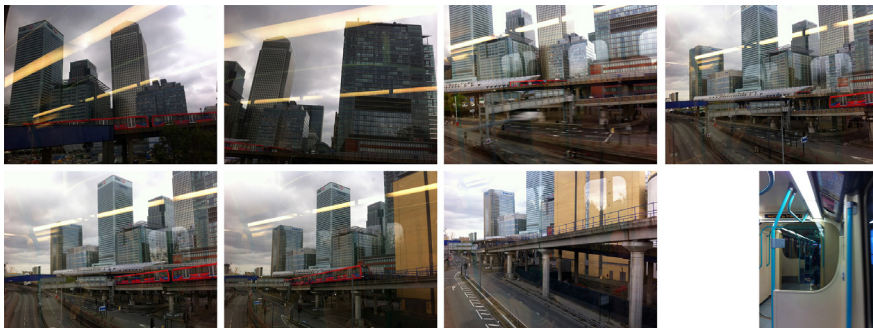


Figure 6: The contradictory vision of mobility as a succession of static moments [Traveling in London DLR]

Linear time is so embedded in our culture that it becomes the way we see the world and ourselves in the world, mobility included. But this is far from being true as Whitrow explains:

not only primitive races have only extremely vague ideas about clocks and calendars but most civilizations, prior to our own of the last two or three hundred years, have tended to regard time as essentially cyclic in nature. In the light of history, our conception of time is as exceptional as our rejection of magic. (Whitrow, 1972/2003, p. 1)

Linear time is a construction that not only tends to reduce time to measurement, but it also tends to control all the spheres of our life, lived time mobility included, becoming a challenge to unveil other time(s).

SUSPENDING TIME

After taking two trains, one from Porto to Coimbra, followed by one from Coimbra to Bifurcação de Lares' station, I find myself in the interface station where Ramal de Alfarelos connects Linha do Norte (the main railway line of Portugal between Lisbon and Porto) and Linha do Oeste. Here I will catch the last train that will ultimately take me to Valado dos Frades, my final destination. I am waiting alone in a closed station in the middle of cornfields in the lowlands of Mondego's river. When I finally enter the third train coming from Figueira da Foz (the terminal North of Linha do Oeste), I encounter a totally unexpected situation. The train is full of people, gathered for a common goal: to collectively fight for the maintenance of this railway line under an ongoing public threat for its suspension. After the initial surprise, since I expected to find an almost empty train given the recurrent news that this railway line lacked users, I felt I was in the midst of a unique encounter. In a conversation with the last head of the train station of São Martinho do Porto, he told me about the complicated situation facing the railroad: the lack of maintenance of the infrastructure; the need for renewal, namely the electrification of the railway, which would allow for the modernization of trains, with consequent improvement on the comfort and quality of the service; the growth of subsidiary companies, increasing exponentially the expenses, namely making contracts with external maintenance companies; the desynchronization between train timetables and the

everyday life needs of served population. (author's research journal, 14th June 2012)



Figure 7: Suspending Time [Linha do Oeste, São Martinho Railway Station]

This Kairos moment, unveiled the long story of planned suspension, hidden below the official discourse regarding this railway service. It is a railroad not only suffering from underinvestment and lack of maintenance but weakened by timetables that do not match the needs of the users. But what is the basis for the detractors' argument for suspension? Ironically, a lack of users. By suspending time, human beings are being conditioned in their living mobility, with consequences far beyond this physical infrastructure and its occupied space. How long will this infrastructure operate, even if in a compromised state? We cannot know, but as Sarah Wigglesworth claims we need to preserve and improve the worthy things we have (Wigglesworth, quoted in Hopkirk & Klettner, 2011) rather than obliterating them.

Whereas linear time moves forward supported by the idea of progress, suspending time seems to move backwards: "I am convinced that the future is lost somewhere in the dumps of the non-historical past" (Smithson, 1967, p. 74).

DISTORTED TIME

Today I dreamt I was in São Paulo with my friend Julia. I went by train, such a strange dream, and the train arrived in 10 min. Returning to real time I realised the impossibility of such an event. I am in Kolimbari, Crete. I came for

the 2013 Triennial Conference of the ISST. The conference has ended. It is noon and time to return home: it took two coaches to arrive to Heraklion airport, one flight to Malpensa, another from Bergamo airport to Porto, in-between, around midnight, I took two more coaches, one from Malpensa to Milan Central station, another from this station to Bergamo airport. In the midst of my travels a Carabinieri tried to convince me that the only way to arrive from Malpensa to Bergamo was by taxi. In Rethymno I had time to lay down on the grass and rest. A day has passed, it is noon and I am entering my home in Porto. (author's research journal, 8th July 2013).



Figure 8: Distorted Time [Maps of Barcelona, Lisbon, Madrid, London and New York, with a hand Drawing “Transmutações” by Fernando Ferreira, Daniel D. Pereira, Daniel Macedo e Sara Ferreira and a bridge over Ceira’s valley]

Contemporaneous mobility is a question of time not comprised of physical distance, and we all know this. Is important to acknowledge that time and space contract or expand depending on the (non-) existent mobility

network. The distance fades away to be replaced by the time duration of the journey. Though this has increased with the spatial asymmetries that contemporaneous mobility causes on territorial (dis-)connections, measuring space with time is not new:

the first medieval maps included only the rectilinear marking out of itineraries (performative indications chiefly concerning pilgrimages), along with the stops one was to make (cities which one was to pass through, spend the night in, pray at, etc.) and distances calculated in hours or in days; that is, in terms of the time it would take to cover them on foot. (Kimble, 1938 quoted in De Certeau, 2002, p. 77)

What is radically new is the disproportional and inconstant relationship between space and time brought about by the speed of motion and by the infrastructural systems of support. Whereas, walking has a constant relationship of approximately 5-6 km/h, in contemporaneous mobility we could be talking about supersonic velocity (over 1469 km/h), or a very slow motion in an urban centre. We are enmeshed in non-metrical relationships made concrete by contemporaneous mobility.

Furthermore, space may or may not be connected and this clearly reveals the distortion of equal relationship and value of space, increasing the imbalances between places and people's lived time:

I am walking the French Way with my friend Barbara; we met a local man outside a village. He was there handing out candies to pilgrims. Because the Way no longer passes through his village, it was how he let us know that the road infrastructure of the Way, in this specific part (although we witness the same in other places), had been changed by the politicians. (author's research journal, 17th July 2012).

Villages thrive, or villages suffer with such changes on the Camino de Santiago. The same happens in other urban areas around the world. The act had a disrupting effect on this man's village, with consequences not only impacting the physical structure (e.g., the abandonment of buildings), but also the inhabitants' income.

In sum, the shifting technology of mobility distorted the traditional correlation between space and time, between *distance* and *duration*. The speed we move in space depends on the infrastructures and technological apparatus available, and of course the economic resources that human beings either have or have not to use them. Distorted time encompasses the

changeable dance of expansion-contraction, and this resonates in us. Into our lived time, into our felt time. Time trades with space for distortion, as in our inner rhythms which take us to the next way of time: compacted time.

COMPACTED TIME

I arrived at the Bergamo airport at 3 am. I see every bench, corner and area of the floor as a possible 'bed'. There is no spot, no protected site behind commercial advertising that shows anybody laying down trying to sleep or only having a little bit of rest. A sense of homelessness takes over me. It is as if I am moving in a picture where the planet has decided to sleep. A land mass of people compacts into this point: time trades with space for convergence. (author's research journal, 7th July 2013).

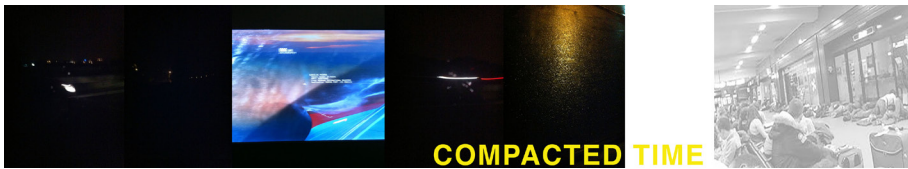


Figure 9: Compacted Time [time trades with space for convergence]

Seeing this situation clearly illustrated the lack of correspondence between the needs of those human beings and the space configuration. We ask: Why does this happen? Is it a problem of space or of erroneous appropriation? How can this airport's spatial configuration be adapted to receive such a number of tired people coming from different parts of the world? The ordinary encompasses very common necessities and these start with the basic ones: the ones that come from our own body, heart, spirit, and mind. I also thought that maybe home is everywhere: a large planetary home: where large scale becomes small and small scale becomes large.

In fact, if we consider that home is in each of our bodies, then we start to see *homing time* as a constant that moves with us wherever we go: the planet becomes our home. In this sense lived time questions the dichotomies: between private and public, between interior and exterior, between being at home and being out, between large and small. All these factors blur when we observe the ordinary needs shown by lived time mobility. The

why does this happen, seems to rest on the confrontation between human rhythms and rhythms established by the aircraft companies. Twenty-first century human beings make their “home into a global laboratory in which they experiment with time-compactness in the life of persons, nations and cultures” (Fraser, 2003, p. xi).

Compacted time is rooted in the cultural time change that linear time brought in the fourteenth century, creating the feeling that time “is slipping away continually” (Whitrow, 1972/2003, p. 9). Culturally this represented a major shift: slow making was replaced by the culture of speed³. And this has been radicalized until today.

“Mobility” means also “activity, speed”⁴. Thus, mobility embodies perfectly this social change and pressure for speed. Speed, as we know is one of the most important criteria for technological innovation in mobility. Faith in linear time progress gives us the sensation of continuous improvement of mobility, namely the infrastructures, systems and technology. It seems that every day there are *new* ways to displace ourselves in space that are *faster*, and *better*. More cars, faster trains, more and speedier flights. A good example is the proposal of supersonic flights. Although the technology has existed for 50 years, it seems only now to have become efficient for ordinary flights. With the first flight planned for late 2017, XB-1 “Baby Boom” is being researched as a speed plane that flies at supersonic velocity, braking the barrier of sound; the distance between New York and London will be 3 hours, 15 minutes, the company advertises⁵.

We have been given this promise recurrently, that speed in mobility will grant human beings with more *free time*. Is this really the case? It seems evident by looking at our ordinary experience that the answer is no. At the service of a culture where speed is the criteria for a productive successful society and human being, mobility is called to be part of this and give answers to increase the available speed. Paradoxically, it seems that the more technology creates speedier connections the more time slips away from us. We run and run, we have resources to take less time to arrive from one place to another, but the feeling of not having time seems stronger than ever. We do not even need to move to be in an indeterminate number of planetary places condensed in one instant; nevertheless, time fades into a hole of

³ See Whitrow's explanation on the replacement of painting a *fresco* by a *secco*, due to cultural pressure for speed (Whitrow, 1972/2003, p. 10).

⁴ From Latin *mobilitatem* (nominative *mobilitas*) “activity, speed”. Retrieved from http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=mobility

⁵ Retrieved from <http://boomsupersonic.com>

time-compactness, compressing our own time, no matter the good intentions proclaiming the contrary, the constant promise of more free time.

Furthermore, as I referred previously to the experience of walking the French Way (July-August 2012), I felt the synchrony between my own rhythm and that of nature; the interconnection was deep: a dance with the sun, the rain, the day and the night, in harmony with my own inner-body rhythms. Yet in the Bergamo airport I saw the artificial rhythms independent from the natural rhythms of nature and of people. *Day, night?* These do not exist in this compacted time. Everything is blurred into a mass of time indifference.

Compacted time concreteness is also visible through *real time* news. The news claims to be presented at the same time events are happening. No gap of time in-between. It enters our homes; it mixes into our everyday routines, with our present time. We have witnessed this with such an intensity, especially in the last weeks of July 2016. There was no week/day without a new attack (terrorist or not): France, Germany, USA, Iraq. Our disquietude leads us to ask *what real time is this one?* Imprisoned in the cultural use of technological apparatus, this real time resembles lava from a volcano transforming our inner-time into ashes and saturating it with so much violence, hatred, meanness, annulling our space of understanding. As Susan Sontag argues:

The so-called stories that we are told on television satisfy our appetite for anecdote, and offer us mutually cancelling models of understanding. (This is reinforced by the practice of punctuating television narratives by advertising.) They implicitly affirm the idea that all information is potentially relevant (or 'interesting'), that all stories are endless — or if they do stop, it is not because they have come to an end, but rather that they have been upstaged by a fresher or more lurid or eccentric story. (Sontag, 2005, p. 14)

Maybe it is time to start rethinking how we can build strategies to reclaim real time as a practice of being present, not seemingly absent so many times in alienation..., vanishing into a melting pot of contagious fear and resentment against one another. Alison Smithson's words (1974, p. 277) seem more relevant than ever: "resentment becomes a lengthening pole between them and us; (...) Resentment calls up mass movements, more systems take command... pressure groups thrive in unidentified resentment... gangs form in the void where the community ought to be and is wanting."

Perhaps all we need is a drop of simple real time as expressed by Kerouack: "I came to a point where I needed solitude (...), I just wanted to lie in the grass and look at the clouds" (Kerouack, 1960/1988, p. 118).

STILL TIME

There is a road (EN 17) I see from my balcony. She (it seems rather alive to me) runs parallel to the river Ceira, in this profound valley surrounded by mountains, where we are. In-between the road and the river, a very fertile soil is humanized into luscious agricultural fields. In winter, they flood. In spring, they flourish. Here linear time gives to **cy-clical time** the main place, in a beautiful dance between human activities and the natural time. I watch it every day. I watch the cars moving on it, and I ask, “where are they going?”. I keep still, just looking. My baby sleeps on my body. Over the last three months I can’t keep track of chronological time, I say repeatedly. Today, I finally understood why: it fades away to be replaced by **biological time**. My baby paces the rhythms of our life: we certainly are still sentient beings. And time is now still. (author’s research journal, 24th July 2016)



Figure 10: Still time [our lived time view]

IN CONCLUSION

Through “Mean Time” we are able to see that lived time mobility unfolds in particular stories:

In Modern Athens, the vehicles of mass transportation are called *metaphorai*. To go to work or to come home, one takes a “metaphor” – a bus or a train. Stories could also take this noble name: every day, they traverse and organize places; they select and link them together; they make sentences and itineraries out of them. (De Certeau, 2002, p. 72)

Michel de Certeau calls them spatial stories. But “time turns metaphors into things” (Smithson, 1967, p. 74). Thus, I prefer to call them time stories. Even the language reveals this: for example, the word ‘journey’, meaning “travel of the day”, implies time, in this case the duration of a day; time measures our displacements, as I mentioned previously.

Nonetheless, whenever we move (even when we move through the virtual space but are physically still) we build a particular time experience that is not limited to measurement but unfolds throughout non-metrical relationships explained in this paper. They reveal a particular time submergence where every journey is a time story that interconnects many times, like the seven ones suggested. From them, seven other ways of time surfaced: seeing time, felt time, homing time, free time, real time, cyclical time, and biological time. Fourteen, a coincident number with Cedric Price’s quoted exhibition.

MOBILITY
 SEEING TIME
 REAL TIME
 HOMING TIME
 FELT TIME
 CYCLICAL TIME
 FREE TIME
 BIOLOGICAL TIME

Figure 11: The surfaced “Mean Time” mesostic

BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

- Benjamin, A. C. (1968). Ideas of time in the history of philosophy. In J. T. Fraser (Ed.), *The voices of time. A cooperative survey of man's views of time as expressed by the sciences and by the humanities* (pp. 3-30). London: Allen Lane, The Penguin Press.
- Blake, W. (1799/2008). Letter from William Blake to the Revd Dr. Trusler. In D. V. Herdman (Ed.), *The complete poetry and prose of William Blake* (pp. 702-703). Berkeley, Los Angeles & London: University of California Press.
- Blake, W. (1790-1793/2000). The marriage of heaven and hell. In D. V. Herdman (Ed.), *The complete poetry and prose of William Blake* (pp. 33-45). Berkeley, Los Angeles & London: University of California Press.
- De Certeau, M. (2002). Chapter 3: spatial stories. In A. Ballantyne (Ed.), *What is Architecture* (pp. 72-87). London & New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Fraser, J. T. (2003). Introduction 'On ye shoulders of Giants'. In G.J. Whitrow, *What is time? The classic account of the nature of time* (pp. ix-xiii). New York: Oxford University Press.
- Habraken, N. J. (1998). The structure of the ordinary: form and control in the built environment. Cambridge & Massachusetts: MIT Press.
- Hopkirk, E. & Klettner, A. (2011, january 28). Robin Hood gardens remodeled. *Building*. Retrieved from www.building.co.uk/robin-hood-gardens-remodelled/5012393.article
- Kerouack, J. (1960/1988). *Lonesome traveller*. New York: Grove Press.
- Price, C. (1999-2000). Mean Time, Exhibition, Octagonal gallery, Canadian Centre for Architecture. Retrieved from <https://www.cca.qc.ca/en/events/2716/cedric-price-mean-time>
- Serres, M. & Latour, B. (1995). *Conversations on science, culture, and time*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Smithson, A. (1972). Vehicles, mechanisms, services: another ordering. *Architectural Design*, 6, 368-370.
- Smithson, A. (1974). The violent consumer or waiting for the goodies. *Architectural Design*, 5, 274-277.
- Smithson, A. (1982/2001). *AS in DS: an eye on the road*. Baden: Lars Muller.

- Smithson, R. (1967/1996). A tour of the monuments of passaic. In J. Flam (Ed.), *Robert Smithson: the collected writings* (pp. 68-74). Berkeley, Los Angeles & London: University of California Press.
- Till, J. (2009). *Architecture depends*. Cambridge: MIT Press.
- Sontag, S. (2005). At the same time... (The novelist and moral reasoning). *English Studies in Africa*, 48(1), 5-17. doi: 10.1080/00138390508691327
- Vieira, J. T. (2016). *Interpretação e representação da inconstância do entre terra-água de Ovar*. Master Thesis, University of Minho, Guimarães, Portugal. Retrieved from <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/44228>
- Whitrow, G.J. (1972; 2003). *What is time? The classic account of the nature of time*. New York: Oxford University Press.

Citação:

Silva, C. F. (2018). Mean Time: seven ways to look at time through mobility. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 49-67). Braga: CECS.

ROSALINA PISCO COSTA

rosalina@uevora.pt

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

A CAMINHO DO NATAL. FAMÍLIAS, MOBILIDADES E GENEALOGIAS (RE)INVENTADAS

RESUMO

Embora não exclusivamente, as férias de verão e a época de Natal constituem os espaços-tempo icónicos da visita a familiares e amigos. Rituais familiares por excelência, estes momentos considerados especiais nos calendários das famílias enformam a construção social desta experiência específica de mobilidades: ao mesmo tempo que distinguem e definem os vários protagonistas envolvidos como anfitriões ou convidados, envolvem-nos numa trama complexa de materialidades, sentidos, emoções, memórias e imaginário. Esta comunicação explora pontes de diálogo e cruzamento entre os estudos da família e do tempo, tendo em vista a compreensão mais aprofundada das experiências por detrás destas mobilidades. No final, espera-se que possamos estimular a reflexão em torno das mobilidades suscitadas por ligações familiares, suas motivações e experiências e, ao mesmo tempo, contribuir para dar mais visibilidade a um fenómeno frequentemente sub-representado na literatura e investigação sociológicas em geral, e portuguesa em particular.

PALAVRAS-CHAVE

Tempo; mobilidade; ritmo; família; Natal

I'm driving home for Christmas
Oh, I can't wait to see those faces
I'm driving home for Christmas, yea
Well I'm moving down that line
And it's been so long
But I will be there
I sing this song
To pass the time away
Driving in my car
Driving home for Christmas
Driving home for Christmas, Single by Chris Rea (1986, 4:33)

INTRODUÇÃO

O Natal move anualmente milhares de pessoas, presentes, milhas e dinheiro¹. Entre anfitriões e convidados, *Driving home for Christmas* coloca em movimento uma trama complexa de materialidades, sentidos, emoções, memórias e imaginário. Proporciona – por vezes impõe – encontros familiares feitos de atmosferas e estéticas específicas: cores, sons, sabores, odores e texturas (Gillis, 1996; Mason & Muir, 2013; Pleck, 2000).

Num estudo maior dedicado aos rituais familiares na contemporaneidade (Costa, 2011), a mobilidade veio a revelar-se como categoria heurística chave nas narrativas de homens e mulheres em torno do Natal². Conceptualizado no quadro das práticas familiares (Morgan, 1996, 2011), foram particularmente úteis os contributos teóricos de base multidisciplinar que permitem analisar o Natal como um ritual familiar (Bossard & Boll, 1950; Fiese, 2006; Imber-Black & Roberts, 1993; Wolin & Bennett, 1984). Quando perspectivado sob a lente da mobilidade, verifica-se que mesmo nos casos em que os indivíduos são anfitriões e recebem em suas casas os convidados para o Natal, um certo sentido de mobilidade é essencial para entender o estado liminal desses encontros no espaço e no tempo.

A investigação que aqui retomamos privilegiou uma abordagem de tipo qualitativo, intensiva e em profundidade (Denzin & Lincoln, 1994), características que permitiram revelar experiências e significados múltiplos associados a práticas e representações pluridimensionais dos rituais familiares na contemporaneidade³. No caso particular, todas as pessoas entre-

¹ Uma versão resumida deste texto, intitulada “Regularidade, alternância e rotatividade. É possível fugir ao Natal?”, foi publicada como Artigo de Opinião na *Plataforma Barómetro Social*, no Natal de 2016 (Costa, 2016). Antes disso, este tema inspirou também uma comunicação oral apresentada ao “IX Congresso Português de Sociologia” com o título “Viagens na Minha Terra. Notas sobre mobilidades, materialidades e sentidos do VFR” (Costa, 2017).

² Este texto adapta e sintetiza resultados de uma tese de doutoramento em Ciências Sociais, Especialidade ‘Sociologia Geral’, intitulada *Pequenos e Grandes Dias. Os Rituais na Construção da Família Contemporânea* (Costa, 2011), realizada pela autora no Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, com orientação científica de Ana Nunes de Almeida (ICS-UL) e apoio da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (SFRH/BD/38679/2007).

³ Para a recolha de dados seguiu-se um processo de amostragem teórica (Glaser e Strauss, 1967) por caso múltiplo e homogeneização (Pires, 1997). Diversificada em função da conjugalidade, parentalidade e género, optou-se por homogeneizar os meios sociais de pertença (definidos a partir do capital escolar e profissional dos seus membros) e a origem geográfica dos entrevistados (cidade de média dimensão: Évora/Portugal). Em concreto, e porque se procurava uma aproximação à família “contemporânea”, o enfoque recaiu sobre indivíduos de classe média, selecionados empiricamente a partir do nível de instrução mínimo que contempla a conclusão do ensino secundário, e profissões centradas nos primeiros grupos da Classificação Nacional das Profissões (IEFP, 2001). Através de recrutamento intencional/conveniência e em bola-de-neve, foram selecionados para entrevista 30 homens e mulheres a viver em contextos familiares diversificados e numa fase particular do curso de vida familiar:

vistadas celebram o Natal e celebram-no sempre, todos os anos. É “impensável” não celebrar o Natal, fazê-lo em lugares “comerciais”, “impessoais” ou “longe da família”. Ao invés, o Natal corporiza a ideia de uma família: presente, passada e, em alguns casos, idealizada. O Natal é a ocasião em que “a família se reúne” e se reúne “em festa”. Na descrição dos seus Natais, os entrevistados tendem a reforçar a representação em torno de um “momento de reunião familiar” por excelência, “a festa nobre da família”, um tempo de “convívio” onde “todos, pais, filhos e netos” se juntam em alegria. Além da exaltação do momento, adjetivos como “normal” e “tradicional” ajudam a construir a imagem de um Natal apesar de tudo “banal” porque “igual a todos os outros” e “sem grande diferença dos demais”.

A perspectiva emic colocada sobre um Natal universal contrasta, porém, com a perspectiva etic de particularismo revelada com a análise detalhada das entrevistas⁴. As secções seguintes dão conta justamente dessa diversidade, seja pela compreensão do modo como o Natal ajuda a definir as fronteiras do que é a família, seja por uma leitura diferente, motivada pelas questões em torno do trabalho, género ou pelos sentidos e metáforas da regularidade, alternância e rotatividade para aí mobilizados, seja, por fim, pela reflexão em torno de experiências que, do avesso, dão conta de uma certa (im)possibilidade de fugir ao Natal.

FAMÍLIA E FAMÍLIAS. O NATAL, “SOMOS NÓS”

Questionada sobre o significado do Natal, Maria do Carmo [eo2] responde: “o Natal... somos nós: eu, o meu irmão e a minha mãe”⁵. Assim apresentada, e se mais nenhuma informação complementar houvesse, seríamos tentados a pensar que a realidade contemplada nesta afirmação era a de uma família nuclear. Esta descrição cobre, afinal, várias famílias. Podemos mesmo dizer que dentro dela está contida “toda a família” de Maria do Carmo. O “eu” diz respeito à família nuclear onde, para além dela

a de famílias com filhos pequenos (3-14 anos de idade). Os dados recolhidos através de entrevistas qualitativas de episódio (Flick, 1997) foram gravados em suporte áudio, posteriormente alvo de uma transcrição *verbatim* e depois submetidos a uma análise de conteúdo (Bardin, 1977; Krippendorff, 1980), apoiada por *software* de análise qualitativa (NVivo, ©QSR International).

⁴ Este aspeto parece ser característico dos rituais classificados como “celebrações familiares” (Wolin & Bennett, 1984). A mesma regularidade encontrou Melanie Wallendorf e Eric J. Arnould (1991) a propósito do estudo do Dia de Ação de Graças nos EUA.

⁵ Todos os nomes utilizados daqui em diante são pseudónimos atribuídos pelo próprio/pela investigadora. Os dados cronológicos reportam-se a 2009. Para uma descrição pormenorizada do perfil sociodemográfico dos entrevistados *vd.* Costa, 2011.

própria, se inclui o marido e os dois filhos; “o meu irmão” é uma forma abreviada de referir a família do irmão, composta por ele, a cunhada e os dois filhos; finalmente, “a mãe” diz respeito à mãe já viúva, que a eles se junta na celebração do Natal. Ora, é exatamente porque insiste na questão do Natal enquanto “festa da família”, que escolhemos esta afirmação como porta de entrada à análise que se segue.

Ser “a festa da família” significa, antes de mais, juntar “a família toda”. À medida que tentamos apurar quem compõe “toda” a família que se reúne pelo Natal percebemos que, afinal, é apenas e geralmente “meia-família”. Como veremos adiante, a alternância dos locais de celebração entre “a família de um lado” e “a família do outro lado”, faz com que esta ideia de reunião absoluta seja mais ideal do que real. E, paradoxalmente, esta constatação é tanto mais verdadeira quanto mais numerosa é a família, uma vez que mais difícil se torna a probabilidade de uma “reunião a 100%”, como lembra Afonso [e01]. Membro de uma família “grande”, por vezes sente-se “assustado” com um certo “afastamento” que nota entre pessoas que, apesar de serem da mesma família, só se veem anualmente.

Fica aquela sensação de que começa a haver um afastamento... Isso às vezes assusta-nos. Onde é que vai parar o tio não sei-quantos? E às vezes quando a gente vai falar com ele... No início ainda começa a aproximação e há aquela...mas depois nós começamos a perceber... epah!, há tanta coisa que mudou... Às vezes sentimos o contrário... epah!, o puto cresceu e está completamente... E aí sim... há ali um impasse e parecemos estranhos. Porque vemo-nos de ano a ano, às vezes até de dois em dois anos. E somos muitos e não consigo estar com todos, até porque não se consegue cruzar lá as pessoas todas. Às vezes passam-se quatro anos... Porque um ano é de um lado, outro ano é do outro. E às vezes coincide que no ano em que vamos passar àquele lado não está determinado tio, e no ano a seguir como vou para o outro lado já não o vejo, então só o vejo no outro.

Apesar desta constatação, a contra representação em torno do Natal por parte de quem tem uma família pequena reforça a “vantagem”, a “sorte” e o “privilegio” que é ter uma “família grande”, que se reúne em torno de uma “mesa grande”, “com muita gente” e “muita confusão”. Este discurso é especialmente vincado pelos filhos-únicos. Lurdes [e25], filha única e divorciada, celebra o Natal em sua casa desde que a mãe faleceu. É verdade que reúne o pai e os dois filhos, mas “todos juntos nunca passam de quatro pessoas”. Muitos dos tios com quem se reunia na infância já

faleceram, e os primos, porque têm muitos irmãos, “acabam por se juntar uns com os outros e com as famílias deles”. Com o lamento da própria, a família de Lurdes fica, assim, “muito reduzida”.

Se é um momento em que eu gostava de ter muito mais gente à minha volta? É claro que sim. Gostava. Porque eu gosto de uma mesa com muita gente, quer seja no Natal, quer não seja no Natal [risos]. E porque se calhar os meus tios tinham muitos filhos e eu lembro-me que quando ia a casa deles juntava-se uma mesa de gente, enquanto na minha casa eram sempre só três, e eu sempre gostei e sempre desejei ter uma mesa cheia de gente, de sermos muitos mais.

No caso de Joaquim [e30], o divórcio trouxe-lhe de volta a condição de um “Natal sem família”, já que como filho único voltou a passar o Natal apenas com o pai e a mãe. Confessa que não lhe custou, pois “estava habituado a isso”, passava o Natal “só com os pais, e sabia o que era. Não era bom, não!”. Já no que respeita aos filhos, opta por permitir que passem sempre a meia-noite em casa da mãe, já que aí encontram o Natal “em família” que ele “não lhes pode oferecer”:

Agora, quando não estão comigo... que eu fico com os meus pais, normalmente faço questão de jantar com os meus pais... vejo que é um Natal pobre... a nível familiar. Porque não tenho mais ninguém... No Natal, quando os meus filhos vão embora, que vão para casa da mãe e que eu fico sozinho com os meus pais noto um vazio [ênfase] enormíssimo!.

De tal forma é vincada a ideia do Natal enquanto “festa da família” que as famílias esforçam-se por convidar e agregar os que “não têm para onde ir”, familiares afastados ou não familiares com os quais constroem um “parentesco fictício para esse dia” (Wallendorf & Arnould, 1991, p. 22). Ao Natal de Maria do Carmo [e02] junta-se sempre uma amiga viúva; ao de Marta [e04, a mãe, divorciada, da mulher de um primo; ao de Marina [e14] uma prima filha única; e ao de Filipa [e18] “vem também uma amiga ou outra, que está sozinha e vem ter a casa connosco”.

As famílias esforçam-se, assim, por garantir os valores da inclusão e generosidade, ao mesmo tempo que resolvem a “questão delicada” das pessoas cuja família não lhes pode garantir “a noite de Natal” imposta culturalmente. São, por isso, raras as famílias “sem Natal”. A única experiência que nos chegou a este propósito foi relatada por Ricardo [e09]. Filho de

mãe solteira emigrada na Suíça, viveu a infância com uma tia solteira. Ainda se recorda da presença da avó materna, que viria a falecer relativamente cedo. A mãe vinha a Portugal “algumas vezes, não muitas”. Sem pai e mãe próximos e sem avós ou primos, a maior parte dos Natais de Ricardo foram passados apenas com essa tia materna que o criou até à idade adulta. Sem um Natal a que chamassem seu, ocupavam a noite de 24 de Dezembro “a ver o Natal dos outros”.

Eu tinha um... não sei como é que lhe hei-de chamar... gostava de na noite de Natal ir para a rua. Nós sempre tivemos carro, e então era andar às voltas para vermos o movimento. As últimas pessoas às compras, à pressa antes do jantar. Antes da ceia de Natal. Ali o período entre as oito e as dez da noite. Ver o reboço final de... gostava de ver isso! A minha tia conduzia e... ou parávamos o carro, e via-se as pessoas a entrar nos sítios, a correr...

TRABALHO E GÉNERO: ANTECIPAÇÃO, IDEALIZAÇÃO E STRESS

Mas em que consiste propriamente o Natal? Desde logo, o Natal é “o caminhar para o Natal”. Como diz Rui [e29], “o Natal começa na preparação da noite, na antecipação, de o que é que se faz para o jantar, do ter lá toda a gente...”. A antecipação deste momento como “especial” é característica distintiva deste ritual familiar (Kaufmann, 2005), auxiliada pela idealização em torno de um “clima natalício” que a pouco e pouco se instala nos locais e nas pessoas, seja pela decoração das casas e das ruas, a música que atravessa os espaços, a troca de felicitações de boas festas, a agitação das compras e o movimento dos espaços comerciais. Mediada pelos meios de comunicação social, a construção social do Natal surge, assim, como uma inevitabilidade à qual parece impossível fugir (Pleck, 2000).

Seríamos tentados a dizer que a experiência que antecede o Natal é mais marcada pela pressão e escassez do tempo que propriamente pela fruição. Mas este facto é, desde logo, influenciado pela condição perante o trabalho dos entrevistados. Maria do Carmo [eo2], administrativa, refere como “naquele dia antes e no próprio dia é uma correria, não é? Até porque o meu marido trabalha e a minha cunhada também. E depois às vezes... saem às sete horas, não é?”. Nos antípodas, António [e27] descreve todo o cenário idílico da “caminhada para o Natal”. Bancário, tem beneficiado até hoje da possibilidade de se juntar na antevéspera do Natal aos pais e sogros que vivem na aldeia.

Normalmente aquilo que faço é tirar sempre dois dias antes do Natal, e gosto de ir aí a 22, 23. Porquê? Porque temos lá duas obrigações, já se tornaram obrigações e que me deliciam muito. Aquele estabelecimento comercial do meu pai vem do tempo do meu avô e é o mais antigo na aldeia, e então durante muitos, muitos anos, o Natal e o décor das montras lá era muito feito à base dos chocolates mas que depois, e bem, começou a cair em desuso por causa do calor e tudo o mais, e com presépios. Toda a gente fazia um presépio... então nós temos um presépio muito grande, de peças muito antigas e muito bonito. E o meu pai também tem muito gosto em fazer e muita habilidade em termos de construção do presépio. E quando os miúdos começaram a dar algum valor a ver e não mexer, ou mesmo mexer mas com cuidado para não partir, começámos a fazer um ritual que eu gosto muito que é dia 23, levo-os, vou com eles, vou para o campo e vou apanhar musgo. [...] Depois voltamos, vamos buscar areia e depois passamos uma noite todos entretidos a desembulhar uma peça, a desembulhar outra peça... depois o rei mago vai para ali, as ovelhinhas, a capela, o pastor, o menino e tal, não sei quantos, eletrificar a capela... ou seja, passamos uma tarde e uma noite maravilhosas, eu, o meu pai e os miúdos, a construir o presépio, agora já não na montra, em nossa casa agora.

A imagem positiva e idealizada da antecipação é de tal ordem que a sensação de “correria para o Natal”, quando admitida, é quase sempre desvalorizada. Justificações como “vale a pena”, “tem que ser” ou “faz parte” servem, assim, para menosprezar “o stress”, “a tensão” e “o lado negativo” associado a momentos que são culturalmente construídos como positivos (Gillis, 1996). O Natal “é trabalho”, “implica trabalho” e “excesso de trabalho”, como denota o indicativo dos verbos escolhidos para o descrever. Antes é o “pensar”, “organizar”, “preparar”, “desarrumar”, “cozinhar”, e no final o “lavar”, “guardar” e “arrumar”.

A tomada de consciência sobre o trabalho doméstico envolvido nesta ocasião é tanto maior quanto os entrevistados são os anfitriões da festa. Nos casos em que são convidados, isto é, quando se deslocam para casa de pais, sogros ou outros familiares, os discursos em torno do trabalho envolvido tendem a ser minorizados, ou mesmo ignorados. Também o trabalho envolvido na preparação da noite de Natal surge desvalorizado ante a afirmação da importância da “reunião”, da “partilha”, “do convívio” e “união” entre as pessoas, enfatizando-se, simultaneamente, as características do Natal enquanto espaço e tempo “especial”.

Há neste aspeto uma visão porventura demasiado normativa que permeia o discurso dos entrevistados, de acordo com a qual se tende a desvalorizar o trabalho – acrescido – que a preparação da receção de pessoas em casa sempre envolve. Exemplo disso é o recurso frequente a justificativas como “isso não custa nada, trabalhar para a noite de Natal”, “todos participamos”, “todos ajudamos”, “toda a gente faz”, “toda a gente trabalha”, “todos colaboram”, “partilhamos”, “uns fazem umas coisas e outros outra”, “uns trazem umas coisas, outros trazem outras”, ou, como remata Rui [e29], “é a festa de Natal, toda a gente gosta de levar qualquer coisa, toda a gente leva qualquer coisa”.

Uma análise mais cuidada dos modos de participação deixa, no entanto, perceber como também na antecipação, organização e pós-Natal persistem as divisões de género (Coltrane, 1998). Às mulheres mais frequentemente cabem as tarefas de decorar a casa, decidir sobre os pratos a cozinhar; enquanto os homens encarregam-se das tarefas mais instrumentais como as compras, a escolha do vinho, o pôr a mesa ou as desarrumações no espaço doméstico que há a fazer para acolher a festa. A assunção da divisão e repartição desigual do trabalho envolvido entre homens e mulheres é um tema recorrente e um traço transversal no conjunto dos discursos dos entrevistados, tanto dos homens quanto das mulheres. No conjunto, a repartição desigual das tarefas faz com que os homens possam beneficiar de uma experiência mais centrada sobre a fruição do tempo, enquanto as mulheres, nos bastidores, parecem deixar a descrição da experiência do Natal mais associada à escassez de tempo. O exemplo de Rui [e29] é, a esse propósito, paradigmático. Conta, na preparação do Natal, com a ajuda de três mulheres: a esposa, a mãe e a sogra. Tem uma tradição que é, diz, ter “sempre filmes”. E explica:

na minha família temos uma tradição que é ter sempre filmes no Natal. Ao final de contas, enquanto outras pessoas vão à Missa do Galo, nós alugamos filmes no Natal, tudo normal [tom mais baixo]. Sei lá, o mais suave possível, afinal é Natal! Que dê para rir, se calhar é o melhor. Nessas alturas, por tendência escolhemos isso. Depois do jantar ou quando calha, vimos... conseguimos convencer todos a chegar logo à tarde ou a estarem lá durante a tarde e estamos a ver um filme e estamos a comer qualquer coisa, ou a conversar...

Mas Rui esclarece, depois, que nem sempre isso se consegue fazer e descreve o que aconteceu no ano anterior quando a sogra chegou mais

tarde porque “ainda não tinha tudo pronto”. Lembremos, entre parêntesis, que a sogra, a mãe e a esposa compõem o trio de mulheres em quem repousa, neste caso, a preparação da ceia de Natal propriamente dita. Liberto de tal responsabilidade e “enquanto esperava”, Rui foi buscar o cunhado (igualmente liberto de trabalho), e juntos assistiram ao filme inicialmente antecipado “para todos”.

ANFITRIÕES E CONVIDADOS. REGULARIDADE, ALTERNÂNCIA E ROTATIVIDADE

No Natal, ora se é anfitrião e recebem-se em casa pais, irmãos, cunhados, sobrinhos e eventualmente outros familiares ou amigos, ora se é convidado, e circula-se entre a casa de pais, sogros ou tios (no caso de os pais ou sogros eles próprios alternarem o local de realização). Apesar de toda a antecipação em torno do Natal, não existe, para a sua realização, uma formalização tão grande como acontece, por exemplo, com o casamento. É admitido, ad-hoc, que o Natal é para celebrar e que se celebra em determinado local. Seja porque é “sempre” aí, seja porque é rotativo e será “noutro local”. Num e noutro caso, “não há propriamente um convite” e “já toda a gente sabe onde é”.

Embora jovens e com filhos pequenos, muitos dos entrevistados assumem a condição de anfitrião e recebem em sua casa os familiares para a ceia de Natal. Nos casos em que isto sucede, os motivos são quase sempre os mesmos. Por um lado, o facto de a casa dos próprios ser “maior”, “mais espaçosa” ou “mais confortável” que a dos pais ou sogros onde, em alternativa, iriam. Noutros casos, é uma forma de “forçar” a desejada reunião familiar entre “as duas famílias”, utilizando o denominador comum que representa a casa dos entrevistados. Finalmente, o ser anfitrião é uma estratégia seguida por alguns casais, seja porque é mais “prático” tendo em conta a presença das crianças; seja porque é a forma de não sobrecarregar ou deixar sozinhos os pais ou sogros doentes ou viúvos. A existência de um bebé e os incómodos eventualmente gerados pelo sair de casa, a que se junta a vontade de pais e avós estarem com os netos, fazem com que se puxe para a casa dos recém-pais a celebração do Natal.

Muitas vezes, também, os entrevistados “saem para o Natal”. Atendendo à idade jovem e ao facto de a maior parte deles terem ainda pelo menos um dos pais ou sogros vivos, acontece que muitos sejam “convidados”, ora por um, ora pelo outro lado da família. A ideia da alternância do Natal, por anos, por dias ou por refeições é, aliás, recorrente aquando da

descrição do Natal: “um ano é num lado, outro ano é no outro”, “um ano em casa dos sogros, outro ano em casa dos pais... vai rodando”, “um ano com a minha família, outro ano com a família da minha mulher”; “a véspera de Natal num lado e depois o dia de Natal no outro”, “se passamos a noite com uns, passamos o dia com o outro”, “a véspera de Natal normalmente em casa dos meus sogros, e o dia de Natal em casa dos meus pais”; “almoçamos num lado, jantamos no outro”, “um ano é a noite com os pais, a ceia com uma família, e o almoço de Natal com a outra, e depois trocamos”.

Ao Natal subjazem, então, os princípios da alternância e rotatividade. A alternância entre os locais de celebração do Natal é a característica que mais rapidamente ajuda a desconstruir a imagem aparentemente estável e idealizada em torno da ceia familiar (Caplow, 1982). Esta alternância pode, inclusivamente, deixar nos indivíduos uma sensação de “cansaço” e de “incompletude” de uma certa concretização do ideal em torno da reunião familiar. Raquel [e19], que costuma reunir em sua própria casa as famílias dela e do marido, não o fez no ano anterior ao momento em que a entrevistámos. Uma experiência “terrível” diz, porque andaram

sempre de um lado para o outro. Foi repartido, então andámos uma parte num lado, outra parte no outro. Acabou por ser muito... acabou por não ter muita graça! Foi cansativo e acabou por não estarmos todos juntos porque ficámos com aquela sensação de que realmente nunca estivemos todos juntos. Porque almoçámos na casa de um, almoçámos na casa de outros...

A justificação para celebrar o Natal em alternância vem, em primeiro lugar, pela via da “justiça” e “igualdade” entre os dois lados da família. É para “agradar a todos”, nomeadamente à expectativa que pais e sogros têm de juntar as respetivas famílias, e evitar que uns ou outros fiquem “chateados” ou “melindrados”, caso a opção recaísse sempre no mesmo lado. O alternar entre “o cá e o lá” é também uma forma de aliviar a carga de trabalho envolvido. O “não ser sempre em casa da mesma pessoa”, faz com que se “dividam as coisas”, de tal forma que ninguém fique prejudicado. As exceções, isto é, o passar “sempre” o Natal em casa de um dos lados, é devidamente justificado, acabando por ser “inevitável” que assim aconteça. Pode ser, por exemplo, porque a família de um dos lados “não liga muito ao Natal”, ou porque “não tem o hábito de comemorar”, ou ainda porque é “demasiado pequena”. Nestes casos, por exemplo entre famílias de filhos únicos, é frequente os pais agregarem-se ao Natal “do outro lado” para

que não fiquem sozinhos. É o que acontece com António [e27]. Filho único casado com uma também filha única, passam sempre o Natal todos juntos:

Ou em casa dos meus sogros ou em casa dos meus pais. Normalmente trocamos. No Natal ficamos em casa de uns, com a presença dos meus sogros, eles também vão, e depois na passagem do Ano vamos para a casa dos outros. Como somos todos poucos... porque o meu pai é filho único, a minha mãe é filha única e eu sou filho único, a minha mulher é filha única, a minha sogra é filha única [risos].

A mesma ideia de um Natal alternado passa para as crianças filhas de pais divorciados. As opções são muito diversificadas, envolvendo ora a alternância “entre o Natal e o Ano Novo”, ora o próprio Natal com alternância “entre o dia e a noite”, “o antes do jantar e o depois do jantar” ou “a véspera e o dia de Natal”. Transversal é justamente a preocupação de que pais e mães possam usufruir, de modo equitativo, da presença dos filhos neste momento do ano considerado especial. Em alguns casos, a regra da alternância no Natal entre pais divorciados surge subordinada ao princípio do “melhor Natal” possível para as crianças. Ou seja, os pais parecem dispostos a abdicar da presença dos filhos, caso reconheçam que “lá”, com o ex-cônjuge, os filhos podem experienciar um Natal “melhor”, “mais confortável”, “mais verdadeiro”, “mais em família”.

Francisco [e24] é um desses exemplos. Na altura em que se separou foi viver para uma casa arrendada, segundo ele próprio “sem muitas condições” e cheia de “coisas velhas, em segunda mão”. Os pais, já octogenários e com problemas de saúde, vivem na aldeia e a irmã raramente se junta a eles, pois desloca-se, em geral, para a casa dos sogros. Perante estas circunstâncias, Francisco “sabe” que os filhos têm um Natal “melhor” e mais “confortável” se o passarem “com a mãe” e “em casa da mãe”. Por outro lado, a ex-mulher é filha única e tem também uma família muito pequena, “resume-se a ela, os dois filhos e o meu sogro. Porque ela é filha única e a mãe dela morreu tinha o Alexandre nove meses”. Francisco sabe como seria difícil para a ex-mulher ver-se privada da presença dos filhos na altura do Natal. Isto porque, contrariamente a ele, que diz não dar “muita importância”, “a Leonor, minha ex-mulher, é uma pessoa que vive de forma muito assoberbada e entusiasmada o Natal [...]:

e se eu lhe tirasse os filhos no Natal... era uma coisa... brutal. Para ela. Para eles talvez não porque iam estar com os avós e não sei quê, mas para ela estou a imaginar... ela

que neste momento já não tem mãe, é só ela e o pai, seria uma coisa... que eu não era capaz de fazer à mãe dos meus filhos!.

Como consequência, não prescinde de estar com os filhos nesse dia, embora o faça apenas momentaneamente.

Então eu vou lá, digo boa noite ao senhor [sogro], o normal não é? Dou-lhe as prendas, abrimos as prendas, sou capaz de comer um bocadinho de bolo, uma coisa qualquer... depois regresso para a minha casa onde normalmente estou.

Por vezes, e para que os avós paternos possam ver os netos, Francisco vai buscá-los e leva-os a casa dos avós durante o dia, “estão um bocadinho, dão um beijinho ao avô e à avó e depois vou levá-los”. Joaquim [e30] também abdica da presença dos filhos no Natal por entender que, comparativamente à família da mãe, a sua é “demasiado pequena” e que “estão melhor lá”, sobretudo pela oportunidade de se juntarem com tios e primos, situação que ele, enquanto filho único, não lhes pode proporcionar.

NATAIS DE REVÉS. É POSSÍVEL FUGIR AO NATAL?

A representação social em torno de um Natal com crianças impõe-se de tal forma aos indivíduos que a sua inexistência (por exemplo numa fase em que o casal não tem filhos), ou a privação temporária da presença destas (em situação de separação ou divórcio), faz com que esse dia seja experienciado de forma “diferente”. Esta situação é particularmente visível no modo como é vivido “o primeiro Natal” em situação de pós-separação ou divórcio, quer estejamos do lado de quem fica com as crianças, ou de quem fica privado da sua presença.

Para os pais que ficam com a guarda das crianças, o primeiro Natal após a separação ou o divórcio é quase sempre vivido com a preocupação e envolvimento em proporcionar aos filhos “um bom Natal”. Mas e do outro lado? Do lado de quem se vê privado da presença das crianças? Como é, nesses casos, experienciado o Natal “sem família”? No momento em que entrevistámos Dora [e07], divorciada, tinha passado pela primeira vez uma véspera de Natal sozinha. Os pais foram para Setúbal, a fim de se reunirem em casa da avó nonagenária, e Dora não quis ir, “por opção”. Ficou sozinha em casa, a que se viria a juntar o irmão, mas somente depois das 24 horas, já que trabalha em hotelaria e “fazia a noite”. A filha ficou com o ex-marido e juntar-se-ia à mãe apenas no dia seguinte. Usualmente “fica [a

filha] sempre na minha casa na véspera de Natal até à hora do jantar, depois vai para casa do pai jantar e abre lá as prendas, e depois no outro dia da manhã vem ter comigo”. Dora passou, pela primeira vez na vida, aos 33 anos, um Natal “praticamente sozinha” e “não foi a mesma coisa, claro...”.

Enquanto o irmão está “habitado” por força da profissão que desempenha, Dora não estava preparada e foi-lhe “muito difícil”. “Passar longe dos meus pais, ainda me senti um pouco perdida, quer dizer... perdi casa, perdi marido, perdi tudo e não sei quê... e agora mais o Natal!... [comoção]”. Sentia “uma grande melancolia”, e custou-lhe não apenas o estar longe da filha e dos pais, mas inclusivamente do enteado de 12 anos, de cujo pai se havia divorciado há apenas um ano.

Custou-me muito também não estar perto do meu outro filho entre aspas e acho que foi o momento pior da noite... telefonei, telefonei claro! Custou muito... Depois comecei a chorar porque ele também estava quase a chorar do outro lado e tentei fazer-me forte, não é? Mas assim que desliguei o telefone, chorei, chorei, chorei, chorei, chorei... [pausa], e foi o Natal em que eu mais chorei. Nunca tinha acontecido. Foi difícil. Foi muito difícil!.

A situação foi tanto mais difícil quanto Dora optou por “esconder esses sentimentos”, inclusive da mãe que “não queria ir [para Setúbal] para eu não passar o Natal sozinha. Sabia que tinha sido a separação há pouco tempo, sabia que este ano a minha filha também não estava comigo nas vésperas e não me queria deixar sozinha”. Por momentos, Dora tentou libertar-se, sem sucesso, das referências do Natal à sua volta. “Houve um momento em que eu desliguei tudo e apaguei tudo. Queria tentar imaginar que simplesmente era um dia como outro qualquer, apesar de não ser isso para mim o significado mas... é impossível fugir ao Natal, é impossível! Foi muito difícil!”.

Viver um Natal “sem família” ou “longe da família” parece constituir sempre uma imposição, mesmo quando aparentemente surge como opção. Eduardo [eos] “fugiu do Natal” precisamente no ano anterior ao momento da nossa entrevista. A mulher, filha única, tinha passado há pouco tempo pela morte da mãe de quem era muito próxima física e afetivamente. No Natal que se seguiu optaram por sair do país em viagem.

Não se suportava passar o Natal cá [Évora]. Porque o Natal sempre foi a festa em que juntávamos a família toda... Um ano na minha casa, outro ano na casa dos meus pais, outro na casa dos meus sogros, outro na casa de uns tios da

minha mulher... e quando digo na casa, juntava-se a família toda [ênfase]. E iam todos, os meus pais, os pais dela, as tias delas, os sogros dos primos... digamos... juntávamo-nos ali...chegávamos a juntar na minha casa dezenas e dezenas de pessoas. Eram famílias... juntavam-se várias famílias naquela festa. Embora nós nos conhecêssemos todos... Depois, no Natal eu sempre me vesti, este ano já não me vesti, mas vestia-me sempre de Pai Natal. Depois era aquela festa... para as crianças... de aparecer o Pai Natal. Depois havia cantares, músicas, sempre com muita alegria. Essencialmente com muita alegria.

A morte da sogra, depois de um processo “doloroso e prolongado”, veio alterar este cenário natalício.

Digamos... não se suportava, não da minha parte, mas da parte da filha, da minha mulher... então a opção foi... não ficamos cá no Natal, vamos embora, vamos sair, vamos passear! E fugimos... [...] fomos para Londres. Fomos cinco dias para Londres”. Eduardo fez do Natal turismo, escolheu para noite de Natal um local “onde não existe Natal” e viveu o dia seguinte como “um dia normal”. “Nós íamos visitar Londres e não o Natal de Londres! A nossa ceia de Natal foi no McDonald’s a comer um hambúrguer... [risos] e passou despercebido o Natal. O facto de estarmos numa cidade distante, uma cidade turística, nós tínhamos ido fazer turismo, ah... foi um dia normal. Não associámos... nem os meus filhos, não associámos ao Natal”. Porém, no dia seguinte “mesmo no dia de Natal, dia 25... tudo ###⁶ fechado [risos] e aí estranhámos.

O confronto com o *closed* foi a mensagem de que a família precisava para perceber que, afinal, e sobretudo com crianças em presença, “é impossível fugir ao Natal!”.

NOTAS FINAIS

A partir de um conjunto de narrativas contextualizadas extraídas de um estudo maior sobre o lugar dos rituais familiares na construção da família contemporânea, e sob a lente da mobilidade, procurou-se neste texto dar conta da multiplicidade de experiências e significados em torno do Natal. Da análise dos dados resulta a constatação de que o Natal é antecipado

⁶ Segmento impercetível aquando da transcrição da entrevista a partir do registo áudio.

e idealizado enquanto ocasião familiar por excelência. Apesar de a celebração do Natal alimentar a imagem em torno de uma família estável, numerosa e feliz, a (longa) caminhada para o Natal é, afinal, vivida entre a antecipação, a idealização e o stress. Anfitriões e convidados reúnem-se na base da regularidade mas também da alternância e da rotatividade, o que contribui, desde logo, para minar o argumento em torno da imagem da família estável e intacta que se reencontra ano após ano. Nos seus múltiplos contextos, o Natal implica trabalho, tensões e por vezes também conflitos. Uma certa “sacralização” do Natal enquanto festa familiar inibe os entrevistados de aprofundar o que consideram ser aspetos de “menor importância”, “irrelevantes” ou até mesmo “naturais”. Este facto é visível pelas estratégias de evitamento e desvalorização do que pode constituir o lado menos cor-de-rosa do Natal. Uma ideia de que é impossível fugir-lhe ganha ainda peso pelo argumento de que a injunção para a celebração existe tanto da parte dos próprios entrevistados quanto das famílias a que pertencem.

Como tão bem perpassa nas palavras de Chris Rea que servem de epígrafe, o Natal é mobilidade, implica mobilidades. Para além das mobilidades físicas, teremos necessariamente de trazer para a leitura deste ritual familiar mobilidades sensoriais e imagéticas, as quais contribuem para a construção da “família” e da “casa” num tempo e espaço definidos, mas também num tempo e espaço a que se regressa, que se procura, antecipa e idealiza ou de onde se tenta fugir. O conjunto de genealogias (re) inventadas por ocasião do Natal é facto social total que importa (continuar a) estudar no quadro dos estudos de mobilidade, como também importa estudar e aprofundar as muitas e profícuas relações que tais mobilidades estabelecem com outros temas e domínios, seja a tecnologia e comunicação a distância, o consumo ou o turismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bardin, L. (1977). *L'analyse de contenu*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Bossard, J. H. S. & Eleanor, S. B. (1950). *Ritual in family living – a contemporary study*. Filadélfia: University of Pennsylvania Press.
- Caplow, T. (1982). Christmas gifts and kin networks. *American Sociological Review*, 47(3), 383-392.
- Coltrane, S. (1998). *Gender and families*. Londres: Pine Forge Press.

- Costa, R.P. (2011). *Pequenos e Grandes Dias: Os Rituais na Construção da Família Contemporânea*. Tese de Doutoramento em Ciências Sociais – Sociologia Geral. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. Retirado de <http://repositorio.ul.pt/handle/10451/4770>
- Costa, R.P. (2016). Regularidade, alternância e rotatividade. É possível fugir ao Natal? *Plataforma Barómetro Social*, 4ª Série. Retirado de <http://www.barometro.com.pt/2017/01/22/regularidade-alternancia-e-rotatividade-e-possivel-fugir-ao-natal/>
- Costa, R. P. (2017). “Viagens na Minha Terra. Notas sobre mobilidades, materialidades e sentidos do VFR”. In *Atas do IX Congresso Português de Sociologia: “Portugal, território de territórios”*. Lisboa: Associação Portuguesa de Sociologia. Retirado de http://historico.aps.pt/ix_congresso/actas/actas1
- Fiese, B. H. (2006). *Family routines and rituals*. New Haven e Londres: Yale University Press.
- Flick, U. (1997). The episodic interview. small scale narratives as approach to relevant experiences. *Series Paper*. Retirado de www2.lse.ac.uk
- Gillis, J. R. (1996). *A world of their own making. Myth, ritual, and the quest for family values*. Cambridge: Harvard University Press.
- Glaser, B. G. & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. Chicago: Aldine.
- IEFP. (2001). Classificação Nacional de Profissões – versão 1994. Lisboa: Instituto do Emprego e Formação Profissional.
- Imber-Black, E. & Roberts, J. (1993). *Rituals for our times: celebrating, healing, and changing our lives and our relationships*. Nova Iorque: Harper Perennial.
- Kaufmann, J.-C. (2005). *Casseroles, amour et crises. Ce que cuisiner veut dire*. Paris: Éd. Armand Colin.
- Krippendorff, K. (1980). *Content analysis: an introduction to its methodology*. Beverly Hill, CA: Sage Publications.
- Mason, J. & Muir, S. (2013). Conjuring up traditions: atmospheres, eras and family Christmases. *The Sociological Review*, 61(3), 607-629. doi: 10.1111/j.1467-954X.2012.02138.x
- Morgan, D. H. J. (1996). *Family Connections – an introduction to family studies*. Cambridge: Polity Press.
- Morgan, D. H. J. (2011). *Rethinking family practices*. Hampshire: Palgrave Macmillan.

- Pires, A. (1997). Échantillonnage et recherche qualitative: Essai théorique et méthodologique. In J. Dans Poupart, J.P. Deslauriers, L.H. Groulx, A. Laperriere, R. Mayer & A. Pires (Eds), *Enjeux Épistémologiques et Méthodologiques* (pp. 113-167). Montreal: Gaëtan Morin.
- Pleck, E. H. (2000). *Celebrating the family. ethnicity, consumer culture, and family rituals*. Cambridge: Harvard University Press.
- Wallendorf, M. & Arnould, E. J. (1991). 'We gather together': consumption rituals of thanksgiving day. *Journal of Consumer Research*, 18(1), pp. 13-31.
- Wolin, S. & Bennett, L. A. (1984). Family rituals. *Family Process*, 23(3), 401-420.

Citação:

Costa, R. P. (2018). A caminho do Natal. Famílias, mobilidades e genealogias (re)inventadas. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/la mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 68-84). Braga: CECS.

**MOBILIDADES URBANAS, PROBLEMAS
EMERGENTES E INTERVENÇÃO**

M. LUÍSA SOUSA

luisacoelhosousa@fct.unl.pt

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA, UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

O “GUIÃO” TRANSNACIONAL DE TECNOCRATAS PARA O FUTURO DAS MOBILIDADES URBANAS, AO LONGO DO SÉCULO XX. UMA PROPOSTA DE INVESTIGAÇÃO

RESUMO

O presente artigo aborda uma proposta de investigação que está a ser desenvolvida no âmbito de um projeto europeu sobre a história da mobilidade urbana sustentável. O projeto de investigação “The cultural politics of sustainable urban mobility, 1890-present (CPSUM)” visa contribuir para o debate contemporâneo sobre como tornar a mobilidade urbana mais sustentável através da investigação do seu passado, definindo sustentabilidade de acordo com o chamado relatório Brundtland da ONU (World Commission on Environment and Development, 1987), nas suas vertentes ambiental, económica e social (acessibilidade para todos).

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidades urbanas; *interbellum*; engenharia; sustentabilidade

O PROJETO DE INVESTIGAÇÃO “THE CULTURAL POLITICS OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY, 1890-PRESENT (CPSUM)”¹

O presente artigo aborda uma proposta de investigação que está a ser desenvolvida no âmbito de um projeto europeu sobre a história da mobilidade urbana sustentável.

O projeto de investigação “The cultural politics of sustainable urban mobility, 1890-present (CPSUM)” visa contribuir para o debate contemporâneo sobre como tornar a mobilidade urbana mais sustentável através da investigação do seu passado, definindo sustentabilidade de acordo com o

¹ A informação sobre o projeto CPSUM aqui apresentada é baseada no documento submetido por Ruth Oldenziel para candidatura ao financiamento à Organização Holandesa para Investigação Científica e no site do projeto. Retirado de <http://www.cyclingcities.info/research/cpsum/>

chamado relatório Brundtland da ONU (World Commission on Environment and Development, 1987), nas suas vertentes ambiental, económica e social (acessibilidade para todos). Nesse sentido, define como modos de mobilidade urbana sustentável os não-motorizados (mobilidade a pé ou de bicicleta) e os coletivos motorizados (transportes públicos). Historicamente, os modos de mobilidade sustentável foram extremamente contestados e deslegitimados, sendo considerados antiquados, perigosos e obsoletos.

O projeto visa compreender este processo e as estratégias culturais que enquadraram os vários modos de mobilidade colocando as seguintes perguntas: Como é que modos de mobilidade sustentável entraram em conflito com as prescrições do conhecimento produzido pelo planeamento urbano e pela engenharia de tráfego que privilegiaram a mobilidade automóvel? Como é que esses conflitos afetaram as escolhas de hoje relativamente aos modos de mobilidade? Como é que iremos manter a mobilidade para as gerações futuras, com acessibilidade para todos, num planeta com recursos limitados?

O projeto, coordenado por Ruth Oldenziel (professora catedrática na Divisão de História do Grupo Tecnologia, Inovação e Sociedade da Universidade Técnica de Eindhoven), obteve financiamento da Organização Holandesa para Investigação Científica (Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek, NWO) para o triénio 2015-2018², sendo também cofinanciado pelos seus parceiros principais no âmbito da organização dos *workshops*. Os seus membros integram grupos de investigação de nove países: Holanda, Suécia, França, Alemanha, Finlândia (parceiros principais); Portugal, Reino Unido, EUA e China (parceiros associados). Do grupo português, baseado no Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT), fazem parte M. Luísa Sousa e Hugo Silveira Pereira, investigadores que têm trabalhado sobre a história dos transportes e da mobilidade.

Nos vários *workshops* organizados no âmbito do projeto (sete no total, contando com os que ainda serão realizados) têm sido discutidos temas que serão desenvolvidos num livro a submeter para publicação em 2018 sobre conceitos e metodologias que permitam fazer uma análise comparativa da mobilidade urbana sustentável na longa duração, nomeadamente: como tratar o conceito de sustentabilidade historicamente, de que outros conceitos chave precisamos para pensar historicamente a mobilidade urbana sustentável, quais as melhores metodologias para captar

² Retirado de <http://www.nwo.nl/actueel/nieuws/2015/gw/toekenningen-voor-internationale-samenwerking-in-de-geesteswetenschappen.html>

historicamente modos de mobilidade cujos vestígios são, normalmente, difíceis de encontrar nas fontes arquivísticas tradicionais. Em termos metodológicos, o projeto visa responder a esta questão combinando metodologias que permitam simultaneamente perceber a realidade material e a construção das representações culturais dos vários modos de mobilidade, as práticas dos “utilizadores” e a construção e circulação de conhecimento técnico. Pretende usar-se uma “triangulação” de diferentes fontes quantitativas, qualitativas (fontes escritas) e visuais. Nas fontes quantitativas pretende estudar-se sobretudo o conceito de distribuição modal (*modal split*), que foi (e ainda é) um conceito criado pelos peritos (em particular, engenheiros) em mobilidade, tendo informado políticas que moldaram simbólica e materialmente a mobilidade urbana e que é agora usado criticamente pelos historiadores, quer como conceito, quer como objeto histórico. Este conceito é usado neste projeto para entender o poder dos números.

Por exemplo, no estudo de caso sobre a discussão das regras relativamente aos recenseamentos rodoviários nos congressos internacionais de estradas dos anos 1920s, que está a ser desenvolvido por Ruth Oldenziel, a opção técnica e política resultante de excluir os peões e os ciclistas das contagens, com o argumento de que não danificavam o pavimento das estradas, contribuiu para o futuro domínio da mobilidade automóvel nas vias públicas e à desvalorização de modos de mobilidade sustentáveis (Oldenziel, 2014). Relativamente às fontes escritas, o projeto tem discutido o uso de vários tipos de fontes, desde as institucionais, técnicas (como atas de congressos técnicos), até aos chamados ego-documentos (como diários e cartas) e a literatura. Exemplos destes últimos têm sido propostos por membros do projeto como Colin Polley, que tem usado, entre outras fontes escritas, diários (também tem usado a história oral) (Pooley, 2016) e Gijs Mom, que tem proposto o uso, como fontes primárias, da literatura e de outras formas de expressão cultural (poemas, romances, literatura juvenil, livros de ficção, livros de viagens, poemas, mas também filmes e canções), que abordem as experiências de viajar de automóvel. Num dos seus livros mais recentes, Mom (2015) defende que o uso destas fontes para a escrita de uma história cultural das mobilidades ligadas ao automóvel é a única forma de se captarem algumas das motivações e emoções ligadas a essa “aventura”, propondo que esta abordagem, que chama de “psicológica”, seja complementada com uma abordagem “sistémica”, baseada em fontes escritas mais convencionais (revistas, bibliografia secundária) (Sousa, 2016c).

As fontes visuais, como fotografias e filmes, cujo objeto sejam as cidades novecentistas (para um exemplo do uso de fotografias de ruas como

fontes ver Cochoy, Hagberg & Canu, 2014), têm sido propostas como forma de contrastar e complementar os dados quantitativos (como aqueles que provêm da contagem da distribuição dos modos de mobilidade), como também de complementar a investigação, através de fontes escritas, do processo histórico de construção de representações culturais sobre cada modo de mobilidade. Daniel Normark e Tiina Männistö-Funk apresentaram propostas sobre este tipo de abordagem em *workshops* do projeto que têm precisamente este objetivo.

Contribuindo para pluralidade metodológica presente no projeto, a proposta que a seguir se apresenta pretende usar fontes escritas, como atas de congressos e bibliografia secundária, esperando-se que o resultado do diálogo entre esta e as outras contribuições para o projeto traga perspetivas com mais *nuances* da história da mobilidade urbana sustentável. Pretende, também, trazer as escalas transnacional e nacional para esta história, combinando-as com outras escalas em estudo, nomeadamente a urbana e a da rua.

O “GUIÃO” TRANSNACIONAL DE TECNOCRATAS PARA O FUTURO DAS MOBILIDADES URBANAS, AO LONGO DO SÉCULO XX³

O conceito de sustentabilidade contém ideias sobre o presente e sobre o futuro: não por acaso, o chamado relatório Brundtland, da ONU, marco importante na discussão sobre o “desenvolvimento sustentável”, tem o título de “O nosso futuro comum” (World Commission on Environment and Development, 1987). Uma das propostas para historiar o conceito de sustentabilidade poderá ser a de estudar os futuros que foram pensados no passado relativamente a pelos menos dois dos aspetos definidores da sustentabilidade, o social e o ambiental. Nesta proposta, pretende pensar-se os futuros do passado através do “guião” para as ruas urbanas prescrito por peritos que desenvolveram trabalho em fóruns internacionais, ou seja, a forma como estes peritos projetaram os seus usos futuros. Esta ideia de “guião” (*script*), proveniente da teoria ator-rede (uma das abordagens dos Estudos Sociais

³ A versão desta proposta apresentada no Seminário Internacional e Interdisciplinar “Viver em|a mobilidade: Rumo a Novas Culturas de Tempo, Espaço e Distância”, organizado em novembro de 2016 pelo CECS — Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade (Universidade do Minho) e que consta do livro de resumos, foi entretanto alterada (no quarto *workshop* do projeto, realizado em Paris, em fevereiro de 2017). As principais alterações são as seguintes: passou a ser uma proposta em co-autoria (Ruth Oldenziel, M. Luísa Sousa e Pieter van Wesemael); o número de organizações internacionais a serem estudadas passou de um para três; o período em análise passou do período entre-guerras para uma análise de longa duração, que percorrerá o século XX.

da Ciência e Tecnologia) (Akrich, 1992/2000; Akrich & Latour, 1992/2000), pretende captar que usos e utilizadores estão “prescritos” para determinado artefacto ou tecnologia, que relações de poder se estabelecem nessa definição e quem “inscreve” essas “prescrições” nesses artefactos.

Pretendemos focar-nos na circulação transnacional de conhecimento técnico nesses fóruns internacionais relativamente às vias públicas e ao uso do espaço urbano, averiguando como foram discutidos e representados, em termos políticos, culturais e técnicos, os interesses locais, a mobilidade urbana e os vários modos de mobilidade ao longo do século XX. Por exemplo, que modos de mobilidade foram promovidos ou desvalorizados? Pretendemos colocar estas questões relativamente ao trabalho produzido por três organizações internacionais que, por um lado, se dedicaram ao sistema de mobilidade rodoviária, e, por outro lado, à questão urbana (administração e planeamento). Essas associações são a Associação Internacional Permanente dos Congressos da Estrada (AIPCE) (fundada em 1909), a União Internacional de Autoridades Locais (UIAL) e a Federação Internacional de Habitação e Urbanismo (FIHU) (ambas fundadas em 1913). Estas são organizações nas quais se reuniram peritos que operaram a um nível transnacional, mas também nacional. Pretendemos ainda colocar perguntas relativamente à forma como o internacionalismo tecnocrático (Kaiser & Schot, 2014; Schot & Lagendijk, 2008) se manifestou nestes fóruns em relação à mobilidade urbana; em que medida, esses peritos nacionais, que operavam em contextos transnacionais, lidavam com interesses de classe; ou se podemos estabelecer uma periodização. Ao levantar estas questões, procuramos compreender o desenho das mobilidades urbanas como um processo histórico e entender até que ponto estas arenas internacionais de peritos funcionaram como um local de mediação entre diferentes interesses, moldando a futura materialidade da organização urbana através de enquadramentos específicos da questão urbana e dos diferentes modos de mobilidade.

Relativamente ao sistema rodoviário, e, em particular ao “sistema da automobidade” (Urry, 2004), interessa perceber, por exemplo, como o futuro das ruas urbanas foi pensado para que a automobidade viesse a ter um peso importante nas mobilidades urbanas. Dando o exemplo da AIPCE, percebe-se como é importante compreender como, neste caso, os engenheiros rodoviários que participaram nos congressos internacionais de estradas, contribuíram para esse futuro. Na sequência do primeiro congresso internacional de estradas, realizado em Paris, em 1908, que pretendeu resolver os problemas levantados pelos novos veículos motorizados, que trouxeram outro peso e outra velocidade às estradas (nomeadamente o problema do

pó e da inadequação do pavimento em macadame para estes veículos), foi criada, no ano seguinte, a AIPCE. A AIPCE tornou-se, sobretudo na primeira metade do século XX, num importante fórum de produção e circulação de conhecimentos sobre o sistema rodoviário, quer em relação à circulação nas estradas (regulamentação), quer em relação à sua construção e gestão (Mom, 2015; Sousa, 2016a, 2016b). Uma maneira de estudar a circulação e construção destes conhecimentos e de representações da realidade urbana e dos diferentes modos de mobilidade é estudar as atas e os relatórios dos congressos internacionais de estradas promovidos por esta associação, que ocorreram, grosso modo, com uma periodicidade de quatro anos (com exceção dos períodos das duas guerras mundiais). Os engenheiros que participaram nestes congressos, muitos deles fazendo parte de delegações oficiais de governos e das organizações nacionais que tutelavam as estradas de cada país, acabaram por integrar um *lobby* difuso, heterogéneo e não organizado, que defendeu a mobilidade automóvel, do qual fizeram também parte alguns clubes automóveis e de turismo (Merki, 1998).

Este *lobby* contribuiu para que nas primeiras décadas do século XX o sistema rodoviário se institucionalizasse em muitos países (ver, para o caso português, Sousa, 2016a), contribuindo para que as estradas e ruas urbanas fossem preparadas (literalmente e simbolicamente) para os automóveis, criando uma ideia de inevitabilidade do domínio destes veículos nas vias públicas. Uma das questões que aqui se colocam é sobre como esta ideia de inevitabilidade foi criada transnacionalmente, numa altura em que os automóveis eram apenas uma pequena minoria na distribuição dos modos de mobilidade. Estamos particularmente interessados em estudar como estes peritos operaram neste fórum internacional (e também a nível nacional) na criação dessa ideia de inevitabilidade e a forma como esta veio a moldar as vias públicas como “artérias” para a circulação, hierarquizando modos de mobilidade de acordo com a sua velocidade (Bonham, 2006; Packer, 2003).

O período entre as duas guerras mundiais foi particularmente importante para o projetar deste futuro da automobilidade, por vários motivos: deu-se a institucionalização do sistema rodoviário em vários países (com a criação, por exemplo, de órgãos estatais autónomos de engenheiros que definiriam políticas rodoviárias e contribuíram para a profissionalização da engenharia rodoviária; ou com a publicação dos primeiros códigos da estrada e a criação de serviços de viação); é o período durante o qual se discute um tipo de estrada para uso exclusivo dos veículos motorizados, a autoestrada, vindo a ser construídos mais de 500 km na Itália Fascista e mais de 3500 km na Alemanha Nazi (para a sua influência em Portugal, neste

período, ver Sousa, 2016d), mudando a forma de conceber as estradas, que deixam de estar acessíveis a todos (durante a discussão desse tema no congresso internacional de estradas realizado em Milão, em 1926, algumas vozes – sobretudo da Inglaterra e dos EUA –, usaram este argumento, entre outros, para se oporem à construção de uma rede de autoestradas, preferindo a renovação da rede “ordinária” de estradas já existente); permite compreender o que veio a acontecer no período pós-II Guerra Mundial relativamente à circulação de conhecimento técnico rodoviário entre a Europa e os EUA e, nomeadamente, questionar a tese da “americanização da Europa” (Krige, 2006) neste período – em particular, a influência americana na mobilidade europeia do pós-guerra⁴, mostrando que as trocas de conhecimento transatlânticas ocorriam, nos dois sentidos, no período anterior.

Tendo como base os três fóruns internacionais de peritos acima identificados, pretendemos perceber os como estes “guiões” para os modos de mobilidade e a realidade urbana foram pensados, representados e discutidos ao longo do século XX, projetando os seus usos e contribuindo para a sua tradução na materialidade das cidades.

Assim como o livro que está a ser preparado pelos membros do projeto pretende ser um ponto de partida para testar novas ideias sobre como a investigação histórica pode contribuir para pensar a mobilidade urbana sustentável e não um contributo conclusivo, a proposta de um seu capítulo que aqui se apresenta, para ser desenvolvida em co-autoria por Ruth Oldenziel, M. Luísa Sousa e Pieter van Wesemael, também pretende mais do que dar respostas, levantar questões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Akrich, M. (2000). The de-scription of technical objects. In W. E. Bijker & J. Law (Eds.), *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change* (pp. 205-224). Cambridge, Mass.: The MIT Press.

⁴ O chamado Plano Marshall e instituições subsequentes, como a OCDE, tiveram um papel importante na influência americana na Europa, não só a nível cultural, como também nos níveis científico e técnico (Krige, 2006). No caso da mobilidade, há alguns trabalhos historiográficos que estudam a forma como o lobby rodoviário americano influenciou a mobilidade no período pós-II Guerra Mundial na Europa, nomeadamente através da circulação de conhecimentos da engenharia de tráfego americana (ver, por exemplo, Lundin, 2004; Østby, 2004; Schipper, 2007). Este é um dos temas que abordo no meu projeto de pós-doutoramento, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, que se encontra em curso, intitulado “Estradas para a circulação e estradas para o fomento: a engenharia rodoviária em Portugal no pós-II Guerra Mundial (1945-1974)”.

- Akrich, M. & Latour, B. (2000). A summary of a convenient vocabulary for the semiotics of human and nonhuman assemblies. In W. E. Bijker & J. Law (Eds.), *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change* (pp. 259-264). Cambridge: The MIT Press.
- Bonham, J. (2006). Transport: disciplining the body that travels. In S. Böhm, C. Jones, C. Land & M. Paterson (Eds.), *Against Automobility* (pp. 57-74). Oxford: Blackwell Publishing.
- Cochoy, F., Hagberg, J. & Canu, R. (2014). The forgotten role of pedestrian transportation in urban life: Insights from a visual comparative archaeology. *Urban Studies*. doi: 10.1177/0042098014544760
- Kaiser, W. & Schot, J. (2014). *Writing the rules for europe: experts, cartels, and international organizations*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Krige, J. (2006). *American hegemony and the postwar reconstruction of science in Europe*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Lundin, P. (2004). American numbers copied! shaping the swedish postwar car society. *Comparative Technology Transfer and Society*, 2(3), 303-334.
- Merki, C. M. (1998). L'internationalisation du trafic routier avant 1914. *Relations internationales*, 95, 329-348.
- Mom, G. (2015). *Atlantic automobilism. emergence and persistence of the car, 1895-1940*. Nova lorque; Oxford: Berghahn Books.
- Oldenziel, R. (2014). Plenary lecture “whose mobility? sustainability & the politics of traffic counting in the 20th century”. Comunicação apresentada na “12th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)”, Filadélfia.
- Østby, P. (2004). Educating the norwegian nation: traffic engineering and technological diffusion. *Comparative Technology Transfer and Society*, 2(3), 247-268.
- Packer, J. (2003). Disciplining mobility: governing and safety. In J. Z. Bratich, J. Packer & C. McCarthy (Eds.), *Foucault, Cultural Studies, and Governmentality* (pp. 135-161). Albany, Nova lorque: State University of New York Press.
- Pooley, C. (2016). Mobility, transport and social inclusion: lessons from history. *Social Inclusion*, 4(3), 100-109. doi: 10.17645/si.v4i3.461
- Schipper, F. (2007). Changing the face of Europe: European road mobility during the Marshall Plan years. *The Journal of Transport History*, 28(2), 211-228.

- Schot, J. & Lagendijk, V. (2008). Technocratic internationalism in the interwar years: building europe on motorways and electricity networks. *Journal of Modern European History*, 6(2), 196-217.
- Sousa, M. L. (2016a). *A mobilidade automóvel em Portugal, 1920-1950*. Lisboa: Chiado Editora.
- Sousa, M. L. (2016b). Neuvième congrès mondial de la route, Lisbonne, 1951. In *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe*. Retirado de <http://ehne.fr/article/civilisation-materielle/modernites-materielles-reflet-dune-europe-en-croissance/neuvieme-congres-mondial-de-la-route-lisbonne-1951>
- Sousa, M. L. (2016c). Recensão do livro *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, de G. Mom. *HoST - Journal of History of Science and Technology*, 10(1), 133-135. doi: 10.1515/host-2016-0008
- Sousa, M. L. (2016d). Roads for the 1940 portuguese nationality commemorations: modernising by excess in a context of scarcity. *The Journal of Transport History*, 37(2), 175-193. doi: 10.1177/0022526616666092
- Urry, J. (2004). The ‘system’ of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. doi: 10.1177/0263276404046059
- World Commission on Environment and Development. (1987). Our Common Future. Retirado de <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

Citação:

Sousa, M. L. (2018). O “guião” transnacional de tecnocratas para o futuro das mobilidades urbanas, ao longo do século XX. Uma proposta de investigação. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 86-94). Braga: CECS.

PAULO RIBEIRO

Pauloribeiro@civil.uminho.pt

CTAC, UNIVERSIDADE DO MINHO

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM ARRUAMENTOS URBANOS E O PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA (STAKEHOLDERS)

RESUMO

Neste trabalho será apresentado um processo de participação pública, nomeadamente para a produção de soluções e medidas que tornem a mobilidade mais sustentável em meios urbanos. Este processo deve contemplar as seguintes etapas: identificação dos principais problemas e necessidades, a formulação de um projeto preliminar, geração de opções e alternativas de conceção para as medidas e soluções e, por último, a escolha de uma opção de projeto.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade urbana; mobilidade sustentável; participação pública

INTRODUÇÃO

Neste trabalho será apresentado um processo de participação pública, nomeadamente para a produção de soluções e medidas para tornar a mobilidade mais sustentável em meios urbanos. Este processo deve contemplar as seguintes etapas: identificação dos principais problemas e necessidades, a formulação de um projeto preliminar, geração de opções e alternativas de conceção para as medidas e soluções e, por último, a escolha de uma opção de projeto.

Deste modo, as ferramentas que serão apresentadas destinam-se a processos de participação pública dos grupos de interesse, vulgarmente designados por *stakeholders*, no planeamento e projetos de mobilidade urbana sustentável, bem como na definição de opções de projeto associadas à reconstrução das ruas urbanas e planos de mobilidade urbana

sustentável, para além de poderem ser utilizadas em qualquer processo de tomada de decisão, desde que devidamente ajustados.

Um programa de envolvimento do público bem concebido e bem implementado pode trazer grandes benefícios ao processo político e conduzir a melhores decisões. Os benefícios da participação dos *stakeholders* permitem superar os principais inconvenientes associados à implementação de medidas com grande impacto no sistema de mobilidade e do território em geral.

O processo de participação pública proposto nesta publicação centra-se nas vantagens de envolver os *stakeholders* em processos de consulta e participação ativas. Isto significa que o processo de discussão pública vai para além de uma prestação unilateral de informações, embora o controlo e a responsabilidade sobre o processo de tomada de decisão continue a ser desempenhado por um responsável técnico ou político.

O processo e as ferramentas que serão apresentadas têm como público-alvo, principalmente, as autoridades locais (municipais) e outros responsáveis políticos, profissionais e consultores, com responsabilidades na gestão da mobilidade urbana. Neste contexto, são apresentadas orientações gerais sobre conceitos e técnicas que devem ser adaptadas, na prática, a cada realidade territorial (cidade), tendo por base a experiência de um projeto europeu ARTISTS (“Arterial Streets towards Sustainability”).

Assim, o processo de participação pública dos *stakeholders* deve assentar em quatro fases: (i) entrevistas, (ii) grupos de foco, (iii) *workshops* de projeto e (iv) eventos de decisão (por exemplo, seminários/ exposições).

As entrevistas incluem levantamentos que contemplem a opinião de utilizadores dos espaços urbanos (por exemplo, ruas), comerciantes, residentes, entre outros tipos de *stakeholders*, e visam identificar os problemas reais e as expectativas que os diferentes grupos têm em relação a determinado espaço urbano.

Os grupos de foco assentam num processo de três etapas: (i) discussão dos problemas, (ii) definição de prioridades e (iii) soluções. Nestas reuniões os participantes devem representar diferentes grupos de *stakeholders*.

Os *workshops* de projeto incluem a preparação e utilização de materiais e ferramentas criativas com a informação a descrição necessária de diferentes elementos e soluções. Os participantes são então convidados a usar essas ferramentas e materiais de modo a encontrarem uma vasta gama de possíveis soluções.

Por último, serão apresentados dois tipos de eventos que permitem escolher as melhores soluções de projeto: exposições e seminários. A

exposição de carácter mais informal onde os participantes são convidados a ver as propostas expostas, discuti-las e identificar a opção preferida. Já, o seminário é um evento mais formal, a ser realizada dentro de um período de tempo bem definido, onde o processo de informar e procurar um *feedback* sobre as opções apresentadas segue um esquema de funcionamento bem delineado e estruturado.

Desta forma, importa destacar que o processo de participação pública ativa dos *stakeholders* tem de ser devidamente contextualizado, encadeado, interligado e muito bem informado. Aos participantes de cada fase do processo devem ser sempre apresentados os resultados das fases anteriores de participação, mostrando aos participantes a utilidade das suas contribuições e que estes estão encaixados numa determinada cadeia do processo de tomada de decisão. Em geral, se os participantes não têm certeza da utilidade das suas contribuições isto poderá influenciar negativamente o processo de participação pública, particularmente em relação ao grau de satisfação dos intervenientes.

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA DOS *STAKEHOLDERS*

A participação pública das partes interessadas (*stakeholders*) no processo de planeamento e tomada de decisão pode ser visto como um instrumento fundamental das constituições democráticas das nossas sociedades. Estes processos podem ter variadíssimas aplicações, nomeadamente no desenvolvimento da participação e envolvimento dos *stakeholders* no planeamento de intervenções para melhorar os níveis de sustentabilidade na área da mobilidade urbana.

Por conseguinte, alargar e tornar mais ativa a participação de todos os tipos de utilizadores do sistema de transportes em cada fase do processo de participação pública pode assegurar que a maioria dos problemas e objetivos possa ser levantada e tida em consideração, assim como a geração de soluções inovadoras e uma maior aceitação pública para as soluções encontradas. Com esse envolvimento é possível definir diferentes níveis de priorização das intervenções futuras, com a definição do horizonte temporal de intervenção.

STAKEHOLDERS

Um processo de participação pública centra-se sobretudo no envolvimento de um grupo de cidadãos, habitualmente designados por

stakeholders, que em português significa os grupos de pessoas diretamente interessadas e afetadas por um determinado assunto ou intervenção, deste destacam-se, por exemplo, os residentes, os utilizadores dos diferentes tipos de transporte e o público em geral. Porém, a participação do público precisa de envolver todos os tipos de *stakeholders*, como por exemplo, os profissionais, decisores, ativistas, residentes e empresas (funcionários e patrões), isto é, todos os grupos de interessados no objeto da participação, para que o processo de participação pública seja efetivo, representativo, em suma legitimado por todos e um caso de sucesso.

Na Tabela 1 apresentam-se os grupos de *stakeholders* que devem ser considerados e integrados num processo de participação pública em planeamento de transportes e da mobilidade urbana, nomeadamente para desenvolver ações e planos para uma mobilidade e acessibilidade urbana mais sustentável.

No projeto europeu “Thomsen” (2003) foi possível concluir que alguns grupos são mais difíceis de envolver do que outros devido a diversos fatores, nomeadamente o calendário das reuniões, restrições de mobilidade, idade, fatores de exclusão social e muitas vezes devido a barreiras linguísticas.

No entanto, para além de razões de equidade, é importante envolver todos os grupos de *stakeholders*, uma vez que, dadas as características específicas de cada grupo, poderá, em muitos casos, não se cobrir todas as necessidades e perspetivas, sobretudo em relação à maioria dos grupos convencionais. Pessoas mal servidas por transportes (por exemplo, as minorias étnicas, as mulheres, as pessoas mais pobres, os idosos, as crianças e as pessoas com deficiência), muitas vezes não participam, demonstrando muitas vezes um desconhecimento e consciência sobre as melhores opções/ alternativas de transporte que poderiam mudar drasticamente as suas vidas. Geralmente, estes grupos não têm qualquer experiência em processos de participação pública, necessitando de um tratamento especial, como por exemplo, a utilização de técnicas informais como pequenas reuniões ou outro tipo de envolvimento mais personalizado. Nestas situações, podem ser usados incentivos para melhorar sua participação (Thomsen, 2003).

GRUPOS	CIDADÃOS E ONGs	MERCADO	AUTORIDADES
Grupos de utilizadores	Residentes locais Peões Ciclistas Utentes dos transportes públicos Condutores de automóveis Visitantes de lojas Visitantes a negócios Visitantes dos residentes Outros visitantes	Motoristas de veículos de mercadorias locais (entregas) Motoristas de transportes públicos locais Motoristas de táxi locais Proprietários de lojas (empregadores e empregados) Empresas/ negócios locais (empregadores e funcionários)	
Outros grupos de stakeholders	Grupos de pessoas deficientes ONGs ambientais Associações de automobilistas Grupos de utilizadores de transportes públicos Associações de ciclistas Associações de pedestres Associação de proprietários de imóveis Organizações comunitárias locais Cidadãos / ONGs Grupos locais de interesse específicos	Operadores de transportes e prestadores As associações empresariais/ comerciais Câmaras de comércio locais	Autoridade de transporte local Políticos Ministério dos transportes Governo regional União Europeia Outros órgãos de transportes locais Equipas técnicas (urbanistas, <i>designers</i> , consultores de transportes) Polícia Conselho de segurança rodoviária local Direções escolares

Tabela 1: Possíveis *stakeholders* agrupados por diferentes categorias

PRINCIPAIS MOTIVOS PARA SE UTILIZAR UM PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Existe uma ideia generalizada de que a participação é “uma coisa boa” (Guidemaps, 2003), mas para ser bem-sucedida é importante definir-se de uma forma clara os propósitos que esta pretende atingir. Quando se analisam os principais argumentos para a utilização de um processo de participação pública podem ser encontrados alguns objetivos chave, que de acordo com TRANSPLUS (2003) são:

1. melhorar a qualidade dos planos que resultarem deste processo e respetiva implementação;
2. desenvolver uma base comum (orientações) para programas de ação seguintes;
3. evitar e/ou resolver conflitos;

4. sensibilizar e incentivar mudanças de comportamento;
5. iniciar processos de aprendizagem e capacitação social dos participantes.

Enquanto os três primeiros objetivos têm, sobretudo, impacto sobre a qualidade e a eficiência de um processo de planeamento, o último centra-se na sensibilização e capacitação dos atores envolvidos.

No projeto europeu PROSPECTS (2003) foi possível constatar que uma ampla participação pode garantir que todo o leque de objetivos é tido em consideração. Assim, o processo de participação pode fornecer uma melhor compreensão dos problemas da área dos transportes, ajudar a gerar soluções inovadoras e ser um fator chave na obtenção de apoio público e aceitação das políticas necessárias para se alcançar uma estratégia local e, ou global para o sistema de transportes.

No final do processo, a participação pode permitir uma maior economia de tempo e dinheiro, em especial na fase de implementação dos projetos e ações, uma vez que potenciais reações adversas poderão ser minimizadas se as preocupações dos *stakeholders* forem integradas nas soluções.

PRINCIPAIS MOTIVOS PARA SE UTILIZAR UM PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Como referido anteriormente, um programa de envolvimento do público bem concebido e bem implementado pode trazer grandes benefícios ao processo político e conduzir a melhores decisões. No entanto, as autoridades que promovem os processos de comunicação e participação têm de estar bem conscientes dos objetivos a atingir e dos impactos expectáveis para que estes processos possam ter sucesso (TRANSPLUS, 2003). Caso contrário, os riscos e desvantagens de um processo de participação pública podem ter o efeito contrário ao desejável.

Na Tabela 2 são apresentados as principais vantagens e desvantagens, em relação às questões do uso do solo e do planeamento de transportes, da existência, ou não, de processos de participação pública, tendo por base o projeto europeu TRANSPLUS (2003).

VANTAGENS	DESVANTAGENS
<ul style="list-style-type: none"> • forte entendimento • forte compromisso • aumento da aceitabilidade • aumento da credibilidade da autoridade • maior transparência • maior equidade • influência direta dos stakeholders na tomada de decisões • forte identificação com uma política/ integração no projeto dos utilizadores finais no desenvolvimento e conceção do projeto • pode ser visto como um bom primeiro passo para chamar a atenção para uma política/ projeto • processo intenso na busca de um desenvolvimento mais sustentável 	<ul style="list-style-type: none"> • custo elevado • relativamente lento • liderança pouco clara do processo • levanta alguns conflitos • pode ser realizados de acordo com os procedimentos instituídos (rotina), participação passiva • gerar muitas expectativas • gestão difícil • não permite uma distribuição e cobertura muito abrangentes • potencial risco de “sobrecarga de informação” para consulta, ou pelo contrário com falta de elementos importantes • compreensão limitada dos objetivos por parte dos stakeholders e do público • compromisso limitado para realizar implementações

Tabela 2: Vantagens e desvantagens de processos de participação pública (TRANSPLUS, 2003)

Em muitas situações, as pessoas não acreditam que as suas opiniões vão ser tidas em conta e que as autoridades irão responder às suas aspirações e expectativas. Para além disso, a ideia de que certos grupos sociais dominam o processo de participação pública e que esse processo de não é representativo aumenta as expectativas que os resultados possam não ser cumpridos e, por outro lado, existe o receio de que este processo usurpe o poder decisório dos sistemas políticos (Guidemaps, 2003). Portanto, importa realçar que se as expectativas dos *stakeholders* não forem atendidas, será mais difícil envolver o público em futuros processos de participação pública, ou em discussões sobre questões futuras e a relação entre o público e as instituições sairá sempre mais enfraquecida.

NÍVEIS E FORMAS DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

A participação pública pode ocorrer a diferentes níveis e de diferentes formas. Normalmente, um processo de participação pública consiste na aplicação de diferentes métodos de participação (ferramentas) adaptados e orientados para os objetivos do processo, do tipo de *stakeholders* envolvidos e do nível de envolvimento do público que se se pretende alcançar.

Deste modo, a participação pública pode contribuir para determinar os objetivos, avaliar os problemas, identificar soluções, avaliar alternativas, formular e implementar uma estratégia em relação a uma qualquer temática, por exemplo, a mobilidade e transportes.

De acordo com os resultados do projeto europeu PROSPECTS (2003) a participação pública pode traduzir-se em:

1. Fornecer de informações – um processo de “sentido único” com o objetivo de manter as pessoas interessadas informadas sobre os planos, utilizando para esse fim, por exemplo, folhetos, cartazes e boletins informativos, sítios na Internet, cobertura dos meios de comunicação social e realização de exposições sem acompanhamento.
2. Consulta – um processo em que se pretende solicitar as opiniões dos *stakeholders*, sendo os resultados inseridos na formulação de estratégias, utilizando para esse fim, *e.g.*, reuniões públicas, exposições, correio eletrónico, *workshops*, *websites* e inquéritos ao público.
3. Decidir em conjunto – processo em que os *stakeholders* assumem o papel de decisores e trabalham com os decisores e técnicos na formulação de uma estratégia, por exemplo, através da realização de fóruns de discussão com os cidadãos.
4. Agir em conjunto – processo em que os *stakeholders* assumem um papel ativo na fase de implementação, através de, por exemplo, desenvolvimento parcerias.
5. Apoiar os interesses da comunidade – processo em que a cidade permite que as comunidades desenvolvam as suas próprias estratégias, por exemplo, aconselhamento, apoio e financiamento de ações e projetos.

O estatuto jurídico da participação pública depende do país e do tipo de projeto, mas as últimas três formas apresentadas, geralmente não são integradas nos padrões formais habituais, isto é, não têm vínculo jurídico.

De acordo com o Guidemaps (2003), existe um vasto conjunto de orientações técnicas para melhorar a informação, comunicação e a participação pública. No entanto, os métodos dependem dos objetivos da participação, podendo evoluir de um modo “passivo” para uma participação “ativa” e de uma “dádiva de informação” para uma “recolha de informação” e de um processo de “consulta” para uma “deliberação”, tornando-se, então, possível definir um conjunto de técnicas que possam ser utilizadas nestes processos, conforme se apresenta na Tabela 3.

DAR INFORMAÇÕES	CONSULTA	DELIBERAÇÃO
<ul style="list-style-type: none"> • Exposições • <i>Newsletters</i> • Cobertura da imprensa • Recolha de informação • Reclamações/esquemas de sugestões • Inquéritos de satisfação • Outras sondagens 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Website</i> interativo • Referendos • Painéis de Cidadãos • Sessões de pergunta e resposta • Documentos de consulta • Reuniões (encontros) públicas 	<ul style="list-style-type: none"> • Fóruns de utilizadores dos serviços • Fóruns de questões • Fóruns de interesse comum • Fóruns de bairro • Planos comunitários/ análise das necessidades • Grupos de trabalho/ <i>workshops</i> • Exercícios para formulação da visão • Comissão de envolvimento público • Júris de cidadãos • Gestão de utilizadores de serviços

Tabela 3: Técnicas disponíveis para melhorar o processo de participação (Guidemaps, 2003)

As ferramentas apresentadas podem ser usadas de diferentes maneiras, dependendo dos objetivos da participação pública, dos stakeholders envolvidos e do seu estágio do envolvimento.

EXEMPLO DE UM PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA DE *STAKEHOLDERS* NA RECONSTRUÇÃO DE RUAS URBANAS MULTIFUNCIONAIS TENDO EM VISTA UMA MOBILIDADE MAIS SUSTENTÁVEL

O envolvimento dos *stakeholders* no processo de reestruturação de ruas urbanas assume particular relevância na produção de intervenções no espaço público urbano para que se atinjam patamares elevados de sustentabilidade a nível local, nomeadamente ao nível da mobilidade e acessibilidade urbana.

As ruas multifuncionais são caracterizadas por terem um papel importante no desempenho da função mobilidade, sobretudo dos veículos motorizados, numa rede viária e simultaneamente garantirem a realização de uma grande variedade de atividades urbanas locais. De um modo geral, são os utilizadores locais quem tem uma maior consciência e perceção dos problemas e necessidades relativas ao desempenho de funções ditas de carácter local, especialmente ao nível da rua e do bairro.

Por conseguinte, alargar e tornar mais ativa a participação de todos os tipos de utilizadores das ruas em cada fase do processo de planeamento e projeto da reconstrução poderá assegurar que a maioria dos problemas e objetivos possa ser levantada e tida em consideração, assim como a geração de soluções inovadoras. Com o envolvimento ativo dos stakeholders é possível definir diferentes níveis de priorização das funções que uma rua

(espaço público) deve desempenhar, permitindo, ainda, uma maior aceitação pública para as soluções encontradas.

Uma abordagem dinâmica à participação dos *stakeholders* pode tornar o seu papel mais relevante nas diferentes fases do processo de planeamento de reconstrução de ruas urbanas, dependendo dos resultados das fases anteriores e do tipo de estrutura e funcionamento do sistema de transportes. Porém, importa realçar que nem todos *stakeholders* querem ou devem ser, ou estar, envolvidos em todas as fases do processo de tomada de decisão. Deve-se conduzir um processo de seleção de modo a definir quais os principais grupos de *stakeholders* que participam nas diferentes fases de um processo estruturado de reconstrução de arruamentos urbanos.

PRÁTICA CORRENTE DA PARTICIPAÇÃO PÚBLICA NAS RECONSTRUÇÕES DE RUAS URBANAS MULTIFUNCIONAIS

De acordo com as conclusões do projeto Nillson (2004), é possível constatar que, tradicionalmente, se verificam baixos níveis de participação pública na área de planeamento de transportes, que é traduzida em cedência de informação e elaboração de processos de consulta. Alguns desses processos têm uma base legal (processos formais). Por outro lado, ao nível da consulta pública verifica-se que o contexto legal e institucional ainda não se encontra devidamente consolidado, embora os processos de consulta e auscultação dos cidadãos sejam uma prática estabelecida há muito tempo em muitos países europeus.

Algumas atividades de consulta encontram-se previamente definidas pelas autoridades que promovem um determinado exercício de planeamento, sendo apenas necessário dar cumprimento ao estabelecido durante a execução do plano ou projeto. Com algumas exceções, constata-se no campo da participação formal que os cidadãos reagem, sobretudo, aos planos que tenham sido elaborados pela administração antes do processo de consulta. Sempre que a consulta é anterior a essa apresentação ela tem, geralmente, um caráter informal (Nillson, 2004).

O estatuto jurídico da participação depende do país, mas também do tipo de projeto e da sua importância. A maioria dos países apresentam regulamentação jurídica para projetos de infraestrutura importantes e de grande escala. Habitualmente, para projetos de pequena escala a participação pública não é obrigatória. As diferenças dos processos de participação entre países/ regiões estão relacionadas com as práticas políticas vigentes e a forma como os *stakeholders* estão organizados e são representados.

Quando se trata da reconstrução das ruas urbanas multifuncionais, a consulta pública varia muito entre os diferentes países europeus. Na Dinamarca, Alemanha, Grécia, Espanha e Suécia, o público deve ser consultado se, e somente se, o projeto de reconstrução for muito importante e apresentar grandes impactos no território e na população residente. No Reino Unido deve haver consulta pública, se a autoridades que gerem e controlam o tráfego propuserem alterações jurídicas e regulamentares sobre o ordenamento da circulação do trânsito. Em Portugal não há necessidade legislativa para envolver o público ao nível do processo de reconstrução de ruas urbanas (Thomsen, 2004).

O período mínimo do processo de consulta varia entre 2 a 8 semanas. Normalmente, o público é informado pelos media locais, e são enviados *emails* diretamente aos *stakeholders* devidamente selecionados, como proprietários, inquilinos, associações e organizações não-governamentais. Por outro lado, não existe nenhuma lei que impeça as autoridades locais a levarem a cabo um processo de participação pública (Thomsen, 2004).

No projeto ARTISTS uma revisão sobre os processos de tomada de decisão e realização de projetos relacionados com reconstruções de ruas urbanas dentro desse projeto, que envolveu 40 ruas em diferentes países, mostrou que o envolvimento do público em diferentes estágios no processo varia entre os países (Thomsen, 2004). Também se mostrou que as reconstruções mais bem-sucedidas em termos do cumprimento de objetivos dos projetos e que obtiveram um feedback mais positivo do público e das equipas técnicas envolvidas na realização dos projetos, foram os que tinham sido submetidos a um processo de participação pública antes da tomada de decisão política para a elaboração dos respetivos projetos e, ou, quando essa decisão contemplou a inclusão de uma pesquisa criativa e completa sobre possíveis reformulações. Para além disso, verificou-se que em cerca de metade dos casos o envolvimento do público foi levado a cabo numa fase tardia do processo, ou nem sequer teve lugar. No entanto, as normas de trânsito, as orientações e diretrizes de projeto, bem como as experiências locais desempenharam um papel importante na realização dos projetos de reconstrução.

A conclusão da experiência do ARTISTS foi que começar um projeto de forma criativa e com a participação do público deve enquadrar-se numa alteração futura do processo de planeamento a longo prazo. Por outro lado, um importante desafio que se coloca é a maior falta de controlo sobre a conceção do projeto, especialmente da sua vertente económica (Jensen, 2003; Thomsen, 2004).

COMO REALIZAR UM PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA DOS *STAKEHOLDERS*

Em termos gerais, o planejamento e projeto de soluções de mobilidade urbana sustentável apresenta as seguintes etapas: seleção das áreas de intervenção (por exemplo, ruas), identificação de problemas e necessidades, formulação de objetivos, geração de opções alternativas de projeto, escolha da melhor solução, projeto da solução final, implementação e avaliação.

O processo de planejamento e projeto deverá integrar um processo de participação pública ativa conforme se apresenta na figura seguinte. Para esse efeito, de acordo com essa participação deve integrar para cada fase de projeto, ferramentas para a participação dos *stakeholders*, resultando num processo com as seguintes etapas (Thomsen, 2004):

- entrevistas preliminares: identificar os problemas e necessidades;
- grupos de foco: identificar problemas e necessidades, e expressar visões e definir os objetivos;
- *workshops*: gerar opções alternativas de projeto;
- exposições e/ou seminários: eventos associados à tomada de decisão com a escolha da opção/ solução preferida.

ENTREVISTAS PRELIMINARES

As entrevistas preliminares têm como principal objetivo avaliar a opinião que o público em geral tem sobre determinado contexto ou cenário de mobilidade e acessibilidade. Nesta fase, deve ser realizado um levantamento através da realização de um questionário escrito ou entrevista direta às pessoas, presencialmente, por telefone, ou pela utilização de outros meios eletrónicos.

Para este efeito é possível utilizar um grupo de pessoas que seja considerado representativo da população em estudo, ou seja, por amostragem, sendo de salientar que o tipo, ou técnica, de abordagem aos inquiridos depende das características do público-alvo do estudo.

Assim, é possível apresentar uma estratégia de geometria variável e devidamente ajustada aos diferentes contextos territoriais e dos *stakeholders* envolvidos. Deste modo, podem ser utilizados questionários, em forma de cartões postais pré-pagos (com selo incorporado), para avaliar a opinião dos moradores e lojistas. Adicionalmente, podem ser utilizadas entrevistas

diretas aos grupos de *stakeholders* que utilizam o sistema de transportes em análise, como: ciclistas, pedestres, passageiros de transportes públicos (autocarros e outros) e motoristas de carro/ autocarro, táxis e de outros tipos de veículos.

Importa destacar que as perguntas dos questionários e das entrevistas devem ser simples, diretas e objetivas. Porém, para se obter um maior espectro de problemas e de informação sobre o funcionamento de um qualquer tipo de sistema é necessário criar perguntas de âmbito mais aberto, conferindo maior variabilidade e dificuldade de processamento e tratamento da informação recolhida. Apesar do aumento da carga de trabalho em quantidade, tempo e custos, é de extrema importância manter esta tipologia de questões abertas para convidar as pessoas a expressarem-se livremente, reduzindo o risco de não se considerar alguns aspetos importantes para o estudo em causa.

Nesta fase é colocado um certo enfoque em tentar cobrir todos os grupos de *stakeholders* de modo a compensar uma hipotética falta de representatividade nas seguintes etapas do processo de participação pública, onde é muito mais difícil envolver todas as partes interessadas.

No esquema seguinte (Figura 1) apresenta-se o fluxo de informação e trabalho desde a identificação dos problemas (entrevistas preliminares) ao estabelecimento da visão para o futuro (grupos de foco).

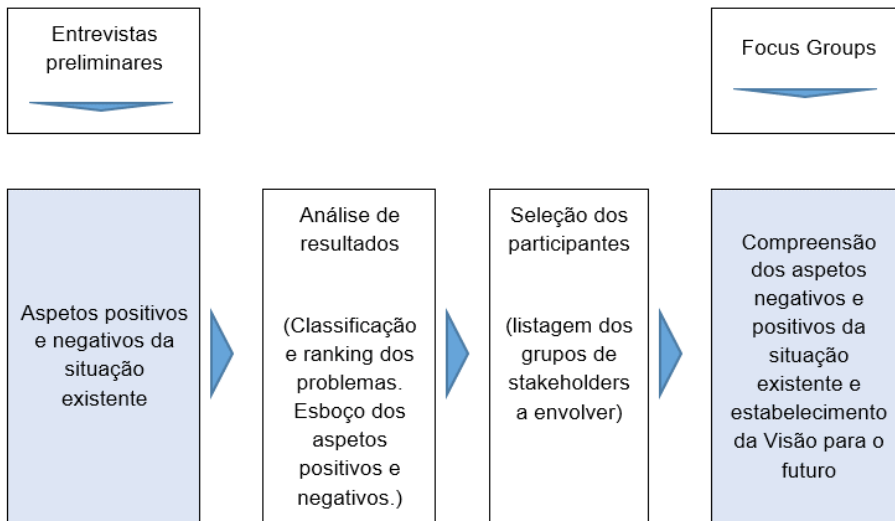


Figura 1: Fluxo de Informação entre as entrevistas e os grupos de foco

Fonte: Thomsen, 2004

GRUPOS DE DISCUSSÃO

Um grupo de foco representa uma forma estruturada de reunir representantes de diferentes grupos de *stakeholders*, devendo ser constituídos para esse efeito pequenos grupos de oito a 12 pessoas.

A formação destes grupos deve garantir uma oportunidade para os *stakeholders* expressarem suas opiniões em relação aos principais problemas, necessidades e expectativas futuras sobre o funcionamento de um determinado elemento do sistema de mobilidade, como é o caso de uma rua urbana multifuncional.

A maioria das pessoas sente-se mais confortável para expressar as suas opiniões em grupos de menores dimensões, como os propostos. Neste contexto os grupos de discussão devem ser utilizados para:

- identificar problemas adicionais em comparação com os identificados em entrevistas preliminares;
- adquirir um conhecimento mais profundo sobre os “problemas” e os “aspectos positivos” do caso em estudo;
- expressar *visões* para o elemento do sistema de mobilidade em análise;
- identificar as *preferências* dos *stakeholders* em relação aos cenários futuros, nomeadamente em relação a novas funções associadas ao desempenho de um determinado elemento do sistema de mobilidade.

Os grupos de foco têm como principal objetivo dar a oportunidade de discutir, mais detalhadamente, um conjunto pré-selecionado de tópicos. Os temas devem derivar, principalmente, dos resultados das entrevistas preliminares. Os tópicos de discussão devem permitir aprofundar um determinado tipo de problemas e elencar as principais necessidades dos diferentes tipos de utilizadores do sistema, assim como a definição de um conjunto de visões para o futuro.

A reunião de um grupo de foco deve apresentar a seguinte estrutura:

- boas-vindas com uma introdução e apresentação do objetivo de discussão;
- identificação do objeto de estudo;
- visão geral do caso de estudo e apresentação dos principais resultados das entrevistas preliminares;

- exercício de identificação dos principais problemas e questões para discussão – anotações em post-it, marcas em mapas e plantas, exercício de hierarquização de problemas;
- exercício de identificação da Visão e desenvolvimento da mesma;
- avaliação dos trabalhos desenvolvidos, conclusões e encerramento.

No esquema seguinte (Figura 2) apresenta-se o fluxo de informação e trabalho desde a Visão à definição de um esboço de projeto.

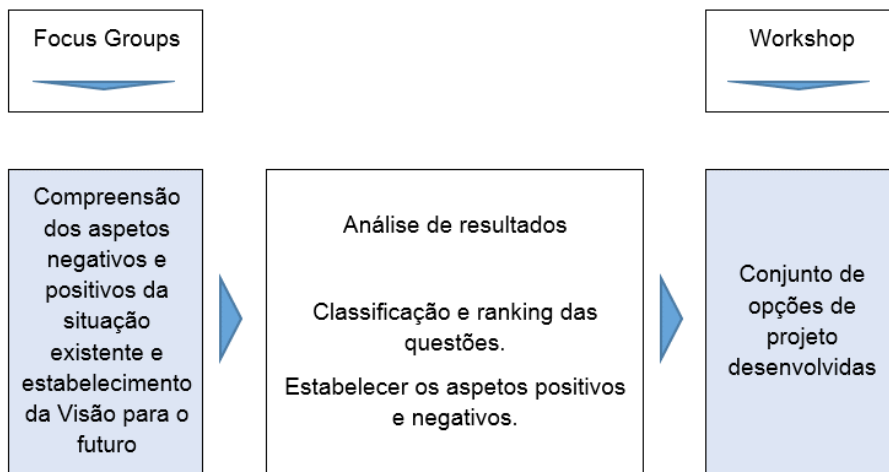


Figura 2: Fluxo de informação entre os grupos de foco e o *workshop*
Fonte:Thomsen, 2004

WORKSHOPS

O principal objetivo da realização de um *workshop* é o de explorar a possibilidade de dinamizar o processo de elaboração de um projeto, através da integração de *stakeholders* no mesmo.

Na geração de opções de projeto para o espaço da rua, a participação pública pode ser usada para identificar melhor as áreas a melhorar e gerar ideias que podem não ter sido consideradas, *i.e.* esquecidas. Por outro lado, a participação pública pode contribuir para a identificação dos pontos fortes e fracos das diversas opções de projeto. Um processo colaborativo pode ajudar os participantes a chegar a acordo sobre uma série de projetos que atendam às necessidades dos diferentes utilizadores de rua.

Para além disso, os utilizadores das ruas podem apontar os “problemas” interligados que um processo de reconstrução desse espaço possa não conseguir resolver completamente (algumas soluções precisam integrar as comunidade e considerar processos de renovação económica e das estratégia de gestão que estejam em curso). É preciso ter consciência de que os participantes devem representar interesses locais (como os residentes), em vez de pessoas que utilizam a rua apenas por atravessamento, isto é, sem realizar qualquer tipo de atividade nessa área.

Nos *workshops*, os participantes devem ser divididos em vários grupos, dependendo do número de participantes. Um *workshop* deve apresentar como resultado duas a oito propostas diferentes de projetos para cada local de reconstrução.

O *workshop* de projeto deve ser estruturado da seguinte forma:

- boas-vindas com uma introdução e apresentação do objetivo do evento
- -descrição geral das principais questões/ problemas em análise e visões futuras para a rua
- desenvolvimento de opções de projeto (exercício de projeto)
- avaliação do trabalho desenvolvido no *workshop*, conclusões e encerramento.

Os grupos devem ter acesso a material e ferramentas auxiliares de projeto para os ajudar a planear e projetar futuras intervenções nas ruas. Para inspirar os participantes dos grupos devem ser fornecidos posters com exemplos de intervenções bem-sucedidas na reconstrução de arruamentos, assim como informações relevantes sobre os elementos de projeto.

Antes de iniciar o *workshop*, os participantes devem ser informados das restrições ao exercício de projeto resultante das fases anteriores do processo e da participação dos *stakeholders*, ou seja, formular uma espécie de “estudo prévio”, onde é definida a estrutura e pré-condições para a realização do projeto. Os participantes também devem ser informados da forma como o seu trabalho (esboço de projeto) será utilizado por profissionais que ficarão encarregues pela realização do projeto técnico, ou seja, do modo como as suas ideias irão ser incorporadas em projetos. No esquema seguinte apresenta-se o fluxo de informação e trabalho desde os esboços de projeto à opção de projeto preferida.

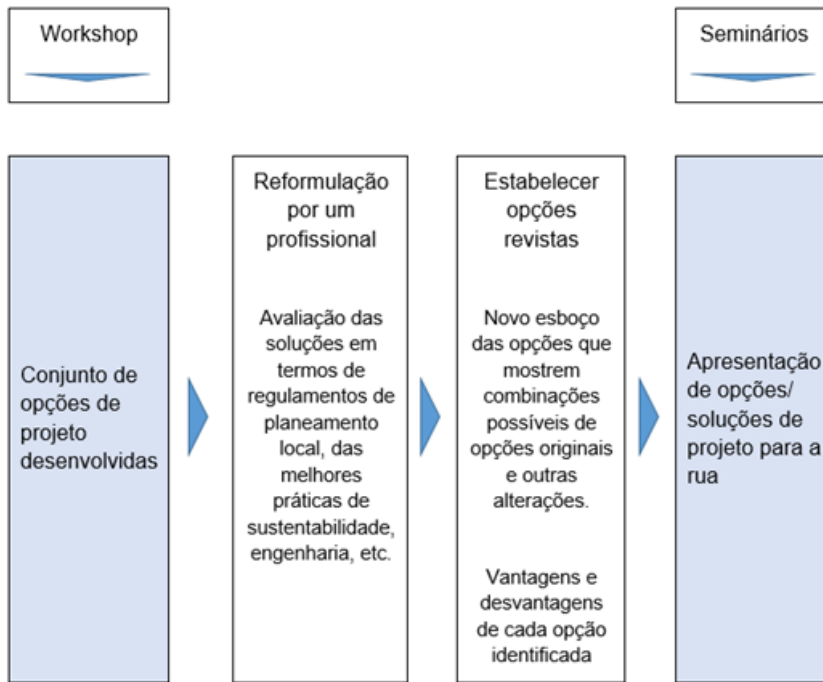


Figura 3: Fluxo de informação entre o *workshop* e os seminários/ exposição
Fonte: Thomsen, 2004

EVENTO DE DECISÃO

A participação do público na fase da escolha da solução preferida tem com objetivo garantir uma aceitação mais alargada (a todas as pessoas) de todo o processo, uma vez que o grupo de *stakeholders* que participam nas fases anteriores do processo de participação pública (identificação de problemas, formulação de objetivos e proposta de opções alternativas de projeto) pode ser algo restritiva em relação ao número de grupo de *stakeholders* e respetivas pessoas que os representam.

O evento referente à tomada de decisão sobre o projeto preferido poderá ter por base a utilização de dois métodos de consulta (Thomsen, 2004):

- *Exposição*: os participantes deslocam-se, por exemplo, durante um dia aberto, para ver o resultado final das propostas (material de exibição) e preencher um formulário para avaliar as diferentes soluções apresentadas, indicando qual a opção preferida e, por outro lado, poder discutir, ou esclarecer, algumas questões pertinentes com a equipa do projeto.

- *Seminário/ reunião*: numa sessão para esse efeito apresentam-se aos participantes as opções alternativas de projeto, podendo ser seguida de uma discussão e o respetivo preenchimento de um formulário para selecionar a solução preferida.

Através da organização de exposições e/ou seminários, em que são apresentadas e sujeitas a escrutínio as diferentes opções/ soluções de projeto, é possível envolver os grupos de *stakeholders* que não tenham sido integrados nas fases anteriores do processo de participação pública. Nestes eventos, existe a possibilidade de levar os utilizadores a expressar as suas opiniões sobre a opção preferida, propor melhoramentos nas opções apresentadas, tentar integrar e combinar diferentes ideias sobre as opções expostas, etc. Importa destacar que é necessário elaborar um formulário para preenchimento e seleção da opção preferida, durante as exposições e/ ou seminários.

CONCLUSÃO

Hoje em dia é possível constatar-se um crescente enfoque da participação pública em áreas como o planeamento territorial e de transportes. Os processos de planeamento têm vindo a sofrer alterações, tendo-se passado da integração dos principais beneficiários para todos os grupos de cidadãos, dos projetos para as políticas, das consultorias para processos participados de tomada de decisão e da avaliação.

Não há um método único e fixo que possa ser aplicado em todos os lugares. As tradições, a cultura e as estruturas legais e institucionais têm que ser considerados, bem como a escala espacial e o horizonte temporal das medidas e soluções.

O uso mais frequente da participação pública no desenvolvimento de projetos e planos é em muitos casos restrito a unidirecional, isto é, resume-se a um processo de comunicação que visa fornecer informações.

Desta forma, a participação pública deverá ter como principal objetivo a identificação e o envolvimento de todos os *stakeholders*. Por outro lado, grupos potencialmente em risco de exclusão necessitam de ter um tratamento especial, como por exemplo, as minorias étnicas, mulheres, pobres, velhos, jovens e pessoas com deficiência. A análise dos grupos de stakeholders é importante para identificar todos os potenciais grupos que possam ser integrados num determinado processo de participação pública.

Por último, importa destacar as principais vantagens de um processo de participação pública ativa que, de uma forma resumida, são a recolha

de ideias dos cidadãos e uma maior abertura e transparência dos processos de planeamento na área da mobilidade e transportes. Já, a principal desvantagem reside num elevado consumo de tempo. Para além disso, é possível elencar outros riscos associados com este tipo de processo, tais como, o aumento significativo dos custos, problemas de liderança, o desinteresse dos participantes, uma possível diminuição da credibilidade das autoridades que levam a cabo o processo no caso de não ser aplicado o que foi discutido e acordado entre as partes envolvidas, o aumento da desigualdade se apenas participarem alguns grupos de stakeholders. Assim, antes de iniciar um processo, é muito importante ter consciência e justificar a necessidade de se envolver o público e qual o nível de intervenção que este deverá ter através da definição do que pode ser negociável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Guidemaps. (2003). Deliverable D2: review of common practice in decision-making in local and regional transport schemes. Users need for a good practice handbook. Gaining understanding of improved Decision Making and Participation Strategies, EU Contract no. GRD2-2000-30128.
- Jensen, U. (2003). *ARTISTS D2.2. Existing Decision-Making and Design Processes*. Copenhagen: Atkins.
- Nilsson, A. (2004). *PLUME. Synthesis Report: Public Participation*. Lund: Lund University.
- Prospects. (2003). Decision Makers' Guidebook. Deliverable nº 15 Institute for Transport Studies. Leeds: University of Leeds.
- Thomsen, J. (2003). *ARTISTS D3.1. Participating Tools*. Barcelona: Intra S.L.
- Thomsen, J. (2004). *ARTISTS D3 Stakeholder participation in the reconstruction process*. Barcelona: Intra S.L..
- Transplus. (2003). Public Involvement Frameworks to foster the integration of citizens and stakeholders in urban decision making: experiences from the EU Research Project Transplus.

Citação:

Ribeiro, P. (2018). Mobilidade sustentável em arruamentos urbanos e o processo de participação pública (stakeholders). In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/la mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 95-113). Braga: CECS.

ADRIANA SOUSA, BERTHA SANTOS & JORGE GONÇALVES

adriana_sousa_01@hotmail.com; jorge@ubi.pt; jorge@ubi.pt

UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR

PEDESTRIAN ENVIRONMENT QUALITY ASSESSMENT FOR PROMOTION OF URBAN MOBILITY IN PORTUGUESE MEDIUM-SIZED CITIES

RESUMO

This text is supported in an international bibliographical survey on quality indices of the pedestrian environment. It discusses the definition of a methodology for the collection and analysis of the different components of the pedestrian environment (vehicle traffic, tours, occupation of soil and aesthetic and security aspects) to determine an index that can support the definition of proposals for the improvement of the pedestrian system. The text is based on a survey provided by a pilot field data which was used for the calibration and validation of the proposed methodology, as well as for the definition of a geographical information system for georeferenced graphic presentation of the obtained evaluation.

PALAVRAS-CHAVE

Urban mobility; pedestrian mobility; quality index; geographic information systems

INTRODUCTION

With the constant development of today's society, there is a wide variety of means to travel ranging from motor vehicles to non-motorized vehicles and pedestrian.

With regard to road traffic, its increase impairs the quality of life in urban areas, due to released emissions, noise or accidents. It is therefore necessary to ensure harmony between different networks and transportation modes by applying the concept of sustainable mobility, which promotes public and smooth transport modes.

According to Amoroso et al. (2012), walking is a highly sustainable transport mode for the following reasons:

1. all trips include at least one small journey made on foot, so some improvements in pedestrian infrastructures can/should be included in the budget of planned interventions on other transport networks;
2. reduces the amount of consumed fuel and therefore the emissions of gases into the atmosphere;
3. is an economic way to travel since it does not require investment in another transport mode or fuel; and,
4. promotes additional social and economic benefits, such as exercise, which makes people healthy, and leisure.

Thus, environments that allow and encourage people to walk contribute to healthier lifestyles, safer streets, social equity and environmental quality.

In order to evaluate and sustain interventions in the pedestrian environment, several approaches have been used. In general, these approaches are translated into an index that allows a global evaluation (scoring) of the environment and conditions offered to pedestrians, or the preparation and updating of pedestrian environment databases. For these approaches it is usually necessary to gather a set of parameters that allow assessing the physical safety of pedestrians, the existing pedestrian infrastructure and land use, and aesthetic and security aspects. In some approaches a subjective evaluation component with questions of personal opinion is considered.

Among the most used approaches are the Pedestrian Environmental Data Scan (PEDS) (Clifton, Smith, & Rodriguez, 2007), the Pedestrian Safety Index (PSI) (Asadi-Shekari, Moeinaddini, & Shah, 2015), the Pedestrian Environment Quality Index (PEQI) (SFDPH, 2008) and off-street Pedestrian Level of Service (HCM) (TRB, 2010).

EVALUATION OF EXISTING TOOLS

Three pedestrian environment audit tools (PEDS, PSI and PEQI) were reviewed to determine what were the most common indicators used in assessing the quality of pedestrian environment and which are the most suitable for the existing pedestrian conditions in Portuguese medium-sized cities.

The Pedestrian Environment Data Scan (PEDS) is one of the evaluation tools of existing pedestrian environments and was developed with the

objective of collecting, in an organized way, a set of data related to the natural and constructed environment. PEDS was adapted from the Systematic Pedestrian and Cycling Environment Scan (SPACES), developed specifically for Australia, to be applied in the United States of America and allows assessing segments of the pedestrian network and footpaths. The used form has a total of 35 indicators divided into 4 sections, namely: environment, pedestrian infrastructures, road attributes and cycling and pedestrian environment. It also has a section with four subjective questions to evaluate the pedestrian environment as a whole (Clifton, Smith, & Rodriguez, 2007) (Livi, 2004).

Another audit tool, the Pedestrian Safety Index (PSI), assesses the basic needs of the pedestrian's security along their route, allowing the identification of existing problems and improvements to be made (Asadi-Shekarri, et al., 2015). In the calculation of the PSI 24 indicators were considered, and its overall value was computed applying expression (1).

$$PSI = \sum_{i=1}^{24} c_i SI_i$$

(1)

Where *PSI* is the Pedestrian Safety Index; *i* is the indicator number; *c* is the coefficient of safety indicator and *SI* is the Safety Indicator score.

The *c* coefficient reflects the importance of each indicator and is defined according to the depth degree of evaluation presented by indicator *i* and the number of authors that evaluate indicator *i* with the depth of evaluation *j*. Three categories were considered to classify the indicator's depth degree of evaluation. Regarding the score of the safety indicator (*SI_i*), it is calculated by comparing the safety standards defined by the authors, for the different road hierarchies, with the existing conditions of the street. The *SI_i* is translated by a number between zero and one, in which a higher compliance of the standards corresponds to value one and the non-adjustment results in 0. The value of PSI (in percentage) is given by expression (2) and the five considered classes, as well as their interpretations, are presented in Table 1.

$$PSI (\%) = \frac{PSI}{\sum_{i=1}^{24} c_i} \times 100$$

(2)

PSI% RATING	MODEL SCORE	INTERPRETATION
A	80 – 100	Highest quality (very pleasant), many important pedestrian safety facilities present
B	60 – 79	High quality (acceptable), some important pedestrian safety facilities present
C	40 – 59	Average quality (rarely acceptable), pedestrian safety facilities present but possibility of improvement
D	20 – 39	Low quality (uncomfortable), minimal pedestrian safety facilities
E	0 – 19	Lowest quality (unpleasant)

Table 1: PSI interpretation
Source: Asadi-Shekari, Moeinaddini e Shah, 2015

The Pedestrian Environment Quality Index (PEQI) was developed by the San Francisco Department of Public Health and allows the pedestrian environment quality evaluation, as well as, get information about its intervention needs (SFDPH, 2008) (UCLA, 2013). It consists of two data collection forms, one for intersections and other for street segments. The intersection form consists in one section with 10 indicators. On the other hand, the street segment form incorporates 27 indicators divided into 5 sections: Vehicle Traffic, Sidewalks, Land Use, Safety and Aesthetic Qualities and Perceived Walkability. Each indicator has a weight according to the existing pedestrian conditions. The worse these conditions are, the lower its weight in the PEQI score. The sum of the weights assigned to an intersection or street segment gives the PEQI score (Table 2). With respect to intersections, the PEQI score is obtained as a function of the existence of traffic signs (Table 2).

The score is then adjusted to a range between 0-100 using expression (3). The score obtained allows the identification of existing pedestrian circulation conditions according to the classes presented in Table 3.

$$PEQI = \frac{(Unadjusted\ score - Minimum\ score)}{(Maximum\ score - Minimum\ score)} \times 100$$

(3)

INTERSECTION FORMULA	
Step 1	
With Traffic Signal: (pedestrian signals + no turn on red + crossing speed + scramble)	No Traffic Signal: (stop signs * 2)
Step 2	
Add above to: (crosswalks + ladder crosswalks + curb cuts + TCF count + additional pedestrian signs)	
SEGMENT FORMULA	
(number_lanes + two_way + speed_limit + TCF_count + sidewalk width + surface + obstructions + curb + curb cuts + trees + planters + seating + buffers + retail + public_art + graffiti + litter + ped-scale_lights + construction + abandoned_bldgs + bike_racks + vacant_lots + attractive + feels_safe + strong_odors + noisy + walkable)	

Table 2: PEQI intersection and street segment formulas






	SCORE	INTERPRETATION
	0 – 20	Environment not suitable for pedestrians
	21 – 40	Poor pedestrian conditions exist
	41 – 60	Basic pedestrian conditions exist
	61 – 80	Reasonable pedestrian conditions exist
	81 – 100	Ideal pedestrian conditions exist

Table 3: PEQI score interpretation (UCLA, 2013)

All the methodologies presented have been developed with the same purpose, to collect information about the pedestrian environment allowing its evaluation and to gather information about possible improvements that could be made in order to make them more comfortable and safe for pedestrians. Nevertheless, there are some differences between the approaches presented. In the case of PEDS, its main disadvantage compared to the

other approaches is that the collected data are not aggregated into a single index allowing a global assessment of the pedestrian environment and of the conditions offered to pedestrians. On the other hand, PEDS and PSI only consider collecting information on street segments, rather than PEQI, which incorporates two forms to separately assess the pedestrian environment at intersections and street segments.

Among the main advantages of using the PEQI index, it is highlighted the possibility to easily incorporate new specific indicators present in the evaluated area, as well as to redefine the existing indicator's weights from the original form.

While PSI is more directed to pedestrian's safety, PEDS and PEQI assess the pedestrian environment more broadly, including the perception of pedestrians about the environment that surrounds it through the incorporation of general issues and personal opinions in its forms.

The inclusion of an indicator related to the LOS offered by the segment, intersection or infrastructure in a global approach, as PEQI or PSI, could enhance the analysis and evaluation of pedestrian environments.

DEVELOPMENT OF A PORTUGUESE INDEX FOR MEDIUM-SIZED CITIES

PEQI was the framework used to generate a similar tool for Portuguese median-size cities because, in addition to enable the evaluation of intersections and street segments separately, it also allows the inclusion of new indicators and the redefinition of their weights.

Tables 4 and 5 presents the set of indicators considered in the evaluation of pedestrian environments for the PEQI, PSI and PEDS approaches, as well as the set of indicators proposed for PEQI adapted to medium-sized Portuguese cities (PEQI PT).

INDICATORS	AUDIT TOOLS			
	PEQI	PSI	PEDS	PEQI PT
Number of lanes	x	x	x	x
Two-way traffic	x			x
Vehicle speed/Posted speed limit	x	x	x	x
Street traffic calming features	x		x	x
Segment intersection			x	
Crosswalks in segment		x	x	
Curb extension		x	x	

Pedestrian refuge and median	x	x		
Advance stop bar	x			
Pedestrian light signals	x	x		
Flashing yellow warning		x		
On street parking		x		
Type(s) of pedestrian facility		x		
Sidewalk on both sides	x			
Corner island	x			
Sidewalk completeness/continuity		x		
Sidewalk connectivity to other sidewalks/crosswalks		x		
Sidewalk width	x	x	x	x
Path/ Sidewalk coating material		x	x	
Tactile pavement (guiding and/or warning)	x			
Sidewalk surface condition/maintenance	x	x	x	x
Sidewalk obstructions	x	x	x	x
Wayfinding aids		x		
Grade	x	x	x	
Slope	x		x	
Ramp	x			
Lift	x			

Table 4: Indicators considered in the different audits tools for segments analysis (1/2)

INDICATORS	AUDIT TOOLS			
	PEQI	PSI	PEDS	PEQI PT
Presence of curb	x			x
Curb cuts		x	x	
Driveway cuts	x	x	x	x
Distance from curb			x	
Trees	x	x	x	x
Planters/gardens (public and private)	x			x
Public seating (including bus stops)	x		x	x
Presence of buffers	x	x	x	x
Land use	x		x	x
Illegal graffiti	x		x	x
Litter	x		x	x
Pedestrian-scale street lighting	x	x	x	x

Construction sites / Abandoned/boarded up buildings	x		x
Bicycle facilities		x	
Bike rack(s) present on this street segment	x		x
Amenities (garbage cans, benches, water fountain, etc...)			
Degree of enclosure		x	
Powerlines along segment		x	
Articulation of building designs		x	
Building setbacks		x	
Building height		x	
Bus stops		x	
Subjective Assessment	x	x	x

Table 5: Indicators considered in the different audits tools for segments analysis (2/2)

INDICATORS	AUDIT TOOLS			
	PEQI	PSI	PEDS	PEQI PT
Crosswalks	x	n.a.	n.a.	x
Ladder crosswalk	x	n.a.	n.a.	x
Crosswalk scramble	x	n.a.	n.a.	x
Signal at intersection	x	n.a.	n.a.	x
Pedestrian signs	x	n.a.	n.a.	x
Stop signs	x	n.a.	n.a.	x
No Turn On Red signals/signs	x	n.a.	n.a.	
Yellow at the turning (for vehicles)		n.a.	n.a.	x
Curb cuts at pedestrian crossing	x	n.a.	n.a.	x
Intersection traffic calming features	x	n.a.	n.a.	x
Additional signs for pedestrians	x	n.a.	n.a.	x

Table 6: Indicators considered in audits tools for intersections analysis

METHOD

In order to adapt the original PEQI form to the Portuguese pedestrian reality, the following changes were considered:

- in the intersections form, the indicator “No turn on red signals / Signs”, was changed to “Yellow at the turning (for vehicles)”;

- in the street segments form, indicators “Grade”, “Slope” and “Sidewalk coating material” have been added to the “Sidewalks” section. Its incorporation relates with the variety of terrain forms that can be found in Portuguese cities, which clearly influence the experience of using the built pedestrian systems;
- in the street segments form, indicators “Construction sites” and “Abandoned/boarded up buildings” were grouped into a single indicator in the section “Safety and Aesthetic Qualities”;
- weight changes and attribution to indicators of the street segments form.

The indicator’s weights present in the street segments form were re-defined in order to increase the contribution of the “Sidewalks” section in the PEQI score. This decision was based on the assumption that a well-built pedestrian environment favours good safety conditions, including spaces shared by car and pedestrian traffic, and positively promotes the aesthetic aspects and the pedestrianization degree perceived by users.

The weight of “Traffic Calming Measures” indicator in the “Vehicle Traffic” section was increased with the option of “One or more calming measures” in the segment under analysis.

As far as inclinations are concerned, in PEQI PT, grades and slopes of the sidewalks were considered with the same weight. This is justified because “Transversal slopes” significantly influences the easiness of pedestrian’s movement, and in the case of “Longitudinal grades” because in Portugal there is a significant amount of urban areas placed on non-levelled terrain, which increases its relevance and justifies its inclusion and weight.

Regarding the indicator “Sidewalk coating material”, a greater weight was attributed to concrete pavement or with blocks of concrete, since this material presents better behaviour, ensuring anti-slip sidewalk conditions, maintaining surface texture even in rainy weather.

In addition to the changes presented above, other changes were made to clarify observers about which answers best express the reality, namely in the section “Sidewalks”, in which the “Permanent Obstructions” field was renamed “Permanent Obstructions / Variable sidewalk width”, and the “No Obstructions” field changed to “Unobstructed / Uniform sidewalk width”. PEQI forms adapted to the Portuguese medium-sized cities’ reality were prepared and weights were assigned to each indicator option in the PEQI PT street segment form. The indicators weights of the PEQI PT intersection

form, the score distribution and the meaning of the score were kept equal to those of the original PEQI form.

For a better understanding of all changes made, Table 7 presents the weights of the five form sections for street segment in PEQI PT proposal.

SECTIONS	PEQI PT MINIMUM SCORE WEIGHT (%)	PEQI PT MAXIMUM SCORE WEIGHT (%)
Vehicle traffic	13	17
Sidewalks	39	42
Land use	10	6
Safety and aesthetic qualities	24	16
Perceived Walkability	14	19

Table 7: Form sections weights of PEQI PT score for street segments

APPLICATION

CASE STUDY DESCRIPTION

A case study was developed in Covilhã city, in the central region of Portugal, on the eastern slope of Serra da Estrela at an altitude around 650m. The municipality has an area of more than 550 km² and an estimated population of 51.797 inhabitants (2011).

The main methodological steps undertaken consisted in the study area delimitation, forms preparation, observers team training, data collection, data introduction and organization of a database for PEQI classification, insertion of all alphanumeric and geographic information in a GIS, thematic maps output and results interpretation.

With the impossibility to evaluate all parishes due to its extensive area, the study area was carried out only in the parish of Covilhã and Canhoso, where the major commercial, services and recreation areas, with a significant pedestrian flow, are located.

In total, 74 intersections and 27,4 kilometres of street segments were evaluated.

COLLECTION AND PROCESSING OF DATA

First, in order to prepare the database for assessing the quality of the pedestrian environment, the Covilhã road network was treated in ArcGIS® software.

To implement a useful GIS project a careful planning of relevant data collection was undertaken involving the following phases:

- identify each street segment and intersection with its own unique numerical identifier code;
- determine the number of intersections and street segments to be analysed, providing enough number of forms. In the case of street segments it was decided to evaluate each side of the street separately and as such it required the double of forms;
- training the observers involved in data collecting through a theoretical exposition and practical training classes.

The data collection performed involved two teams of two elements that assessed a total of 74 intersections and the two sides of 126 street segments.

The collected data was inserted into a Microsoft Excel® spreadsheet to create the alphanumeric database and automate the PEQI PT index calculation.

Finally, the data were organized to be inserted in ArcGIS® software, being associated with the geographical component of the road network through its unique identifier defined for each intersection and street segment.

INTERSECTIONS

As previously mentioned, 74 intersections were evaluated of which 41 were stop-controlled intersections, 16 roundabouts and 17 signalized intersections. Skewed intersections were not present in the study area. Most of the analysed intersections had three legs (53) and were stop-controlled (36) or signalized intersections (12).

All the data collected was entered into a previously prepared spreadsheet to receive the information and automatically calculate the value of PEQI PT score. Each PEQI PT score was then associated with its corresponding geographical component of the road network in a GIS through its unique identifier, and thematic maps were prepared.

Figure 1 shows the thematic map output with the achieved PEQI PT score for the analysed intersections.

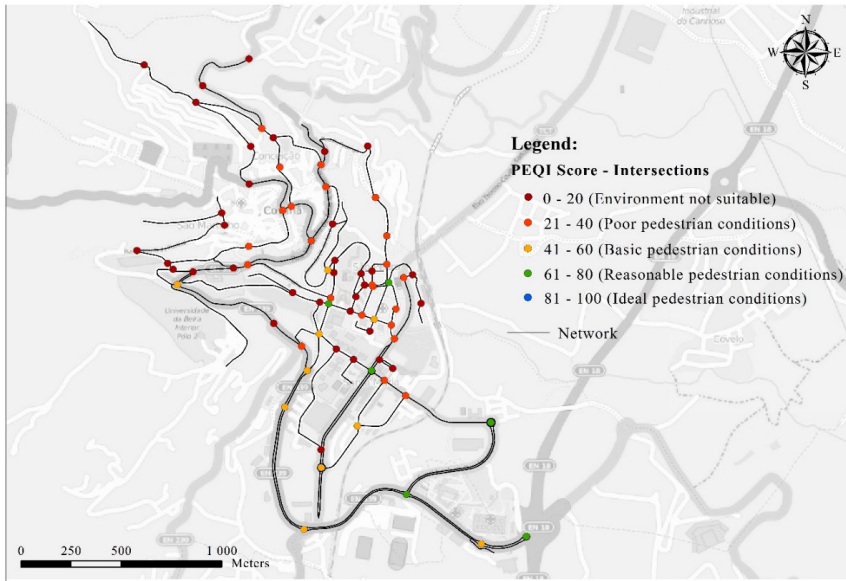


Figure 1: Case study: Intersection PEQI
 PT score Source: Sousa, 2016

STREET SEGMENTS

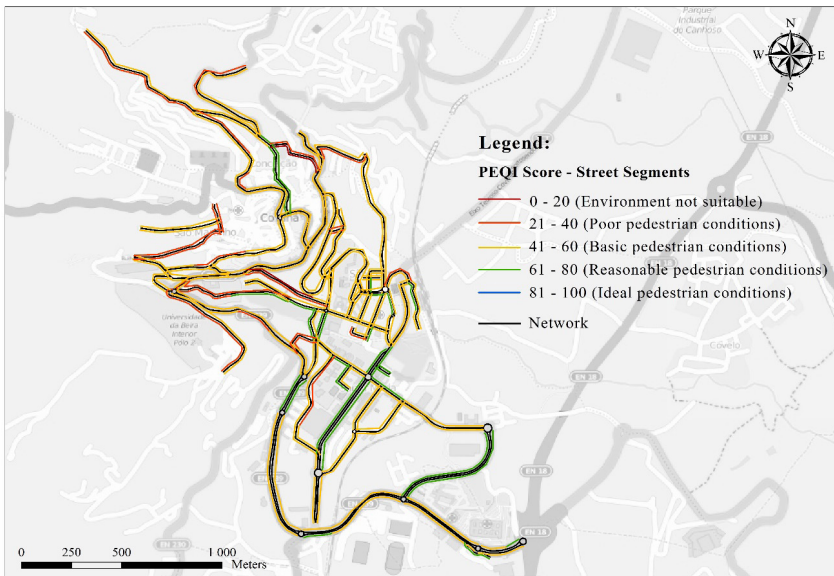


Figure 2: Case study: street segments PEQI PT score
 Source: Sousa, 2016

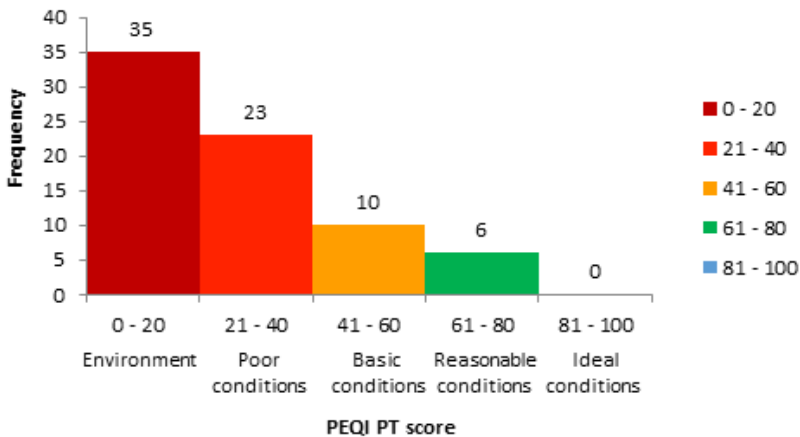
Data were collected from both sides of 126 segments (252 forms), of which 105 were segments of major collector streets (10,6 km), 65 segments of minor collector streets (9,4 km) and 82 segments of access streets (7,3 km). As for intersections, all collected data from street segments were entered into a spreadsheet prepared to receive information and automatically calculate the PEQI PT score. The score was associated with its corresponding geographical component of the road network in a GIS and thematic maps were prepared. Figure 2 shows the PEQI PT score thematic map obtained for the analysed street segments.

RESULTS AND DISCUSSION

INTERSECTIONS

The maximum score obtained for intersections was in a roundabout with a score of 71. Six intersections obtained the minimum score of zero, of which three were signalized and 3 were stop-controlled intersections.

In Graphic 1 it is possible to observe the frequency distribution of the PEQI PT scores obtained for intersections, divided by the five PEQI PT classification classes.



Graphic 1: Histogram of PEQI PT classification for intersections
Source: Sousa, 2016

In general, it can be stated that the results obtained for intersections are not satisfactory, since approximately half of the evaluated intersections

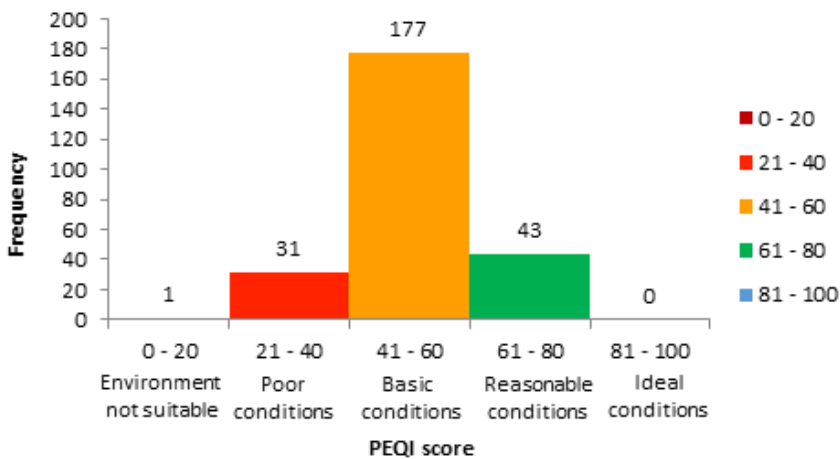
presented an environment not suitable for pedestrians with a PEQI PT score between 0 and 20.

It can also be verified that the roundabouts are those that have better classifications, since the six intersections that reveal reasonable pedestrian conditions were of this type.

STREET SEGMENTS

From the results obtained for street segments, the maximum score was 75 that indicate reasonable pedestrian conditions. The minimum score verified was 20.

Graphic 2 shows the frequency distribution of the PEQI PT scores obtained for street segments according to the five PEQI PT classifications.



Graphic 2: Histogram of PEQI PT classification for street segments
Source: Sousa, 2016

Observing Graphic 2, it can be concluded that most of the street segments present basic pedestrian conditions. Only one segment had the minimum classification (0-20), which indicates environment not suitable for pedestrians and no segment reached the maximum classification, with ideal pedestrian conditions.

Through the maps produced in ArcGIS® software, it was possible to verify that the intersections and street segments that obtained better PEQI

PT classifications were located in the more southern zone, that is, in the city's considered "new zone".

LIMITATIONS, CHALLENGES AND RECOMMENDED IMPROVEMENTS

Several challenges were encountered during PEQI PT approach. One challenge was following the original PEQI to determine any problems or factors presents in the study area not included in the original forms. New factors were identified and incorporated during the implementation of PEQI PT: grade, slope and sidewalk coating material. With regards to grade, it is considered that its weight should be rethought and redefined supported in a more extensive literature review. If the surveys of the indicators are carried out strictly the weight may remain high, however, if it is done subjectively by the evaluator (taking into account for example the physical effort), it should decrease or be subjected to statistical treatment.

A common recommendation for all audits is the data collection in teams of at least two observers, as well as the training of all personal involved through practical and theoretical classes using protocols, video presentations and photo samples of each option available for all the indicators considered. These measures aim to ensure greater reliability in data collection and enhance observers' safety. In futures audits, it would be important to carry out night-time assessments to determine the lights conditions at night.

An important issue not sufficiently integrated in PEQI PT is how to evaluate the designs options for physical impaired pedestrians. This can be included through inquiries on impaired pedestrian's perception about the pedestrian environment quality, crossing the results with the obtained assessments in order to mitigate or even eliminate possible existing barriers.

The wider application of the PEQI PT forms will allow in the future the validation or refinement of the set of chosen indicators to evaluate the pedestrian environment and the adopted weights.

CONCLUSIONS

From the study carried out on the approaches adopted by 3 pedestrian environment audits (PEQI, PSI and PEDS) it was possible to conclude that in general pedestrian system (environment or performance) evaluation is performed separately for intersections and street segments based

on their different characteristics and the pedestrian's behaviour at these places.

It can also be concluded that data collection is usually organized by topic and that some audits incorporate issues related with the observer's perception.

The most common topics are land use, pedestrian facilities and road/traffic attributes. The indicators common to the 3 audits are the number of lanes, the posted speed limit on vehicles, the sidewalk surface condition, driveway cuts, presence of trees and buffers, and pedestrian-scale street lighting.

From the ones studied, the index adopted to evaluate the quality of the pedestrian environment of Portuguese medium-sized cities was the PEQI, since it allows a greater flexibility in the incorporation of new indicators and changes in their weights, and the approach calibration for different scenarios. To calibrate the original PEQI methodology and test its applicability, a case study incorporating part of the pedestrian system of Covilhã city, especially on the areas that presented a significant pedestrian demand, was considered.

The main findings of its application to the case study indicates that, concerning the intersections, about 47% presented an environment not suitable and 31% had poor pedestrian conditions. These values are largely due to the lack of crosswalks at these sites. Only 22% presented basic or reasonable pedestrian conditions. The roundabouts were the intersections type that presented better PEQI PT classification. On the other hand, about 70% of the analysed street segments obtained basic pedestrian conditions, 12% presented poor pedestrian conditions and 17% showed reasonable pedestrian conditions.

With the application of this index it is still possible to make a study for each of the items individually. For example, it was possible to verify that about 70% of the analysed sidewalks presented some impediments and 15% significant impediments mainly due to damages caused by tree roots, which indicates a necessity to requalify them.

In conclusion, the PEQI PT score and the analysis of the information related to indicators allow to obtain an integrated view of the pedestrian environment quality of an urban area or city, the identification of the city zones with pedestrian problems and can be used to support the definition of the necessary intervention actions to improve the pedestrian environment.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

- Amoroso, S., Castelluccio, F. & Maritano, L. (2012). *Urban Transport XVIII - Urban Transport and the Environment in the 21st Century*. UK: WIT Press.
- Asadi-Shekari, Z., Moeinaddini, M. & Shah, M. (2015). Pedestrian safety index for evaluating street facilities in urban areas. *Safety Science*, **74**, 1-14
- Clifton, K., Smith, A. & Rodriguez, D. (2007). The development and testing of an audit for the pedestrian environment. *Landscape and Urban Planning*, **80**(1-2), 95-110.
- Livi, A. (2004). *Pedestrian Environment Data Scan Audit Protocol*. Maryland.
- SFDPH. (2008). *The Pedestrian Environmental Quality Index (PEQI): an assessment of the physical condition of streets and intersections*. São Francisco: SFDPH.
- Sousa, A. (2016). *Evaluation of the Pedestrian System to Improve Urban Mobility (in Portuguese)*. Covilhã: Department of Civil Engineering and Architecture - University of Beira Interior.
- TRB. (2010). *HCM2010 - Highway Capacity Manual (Vol 3)*. US: Nacional Academy of Sciences.
- UCLA. (2013). *PEQI Full Protocol*. Los Angeles.

Citação:

Sousa, A., Santos, B. & Gonçalves, J. (2018). Pedestrian environment quality assessment for promotion of urban mobility in Portuguese medium-sized cities. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/na mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 114-130). Braga: CECS.

MÁRIO MEIRELES & PAULO RIBEIRO

m.diasmeireles@gmail.com; pauloribeiro@civil.uminho.pt

CTAC, UNIVERSIDADE DO MINHO

COMO PROMOVER A MOBILIDADE CICLÁVEL EM PORTUGAL

RESUMO

Neste texto apresenta-se um modelo de promoção do uso da bicicleta como alternativa válida e necessária ao automóvel. Para esse efeito, apresentam-se os principais resultados de um exercício de *benchmarking* para algumas cidades europeias que conseguiram inverter os tradicionais padrões de mobilidade, com o aumento do uso da bicicleta. São também apresentadas e discutidas diferentes técnicas e políticas de promoção do ciclável, que deram origem à proposta de um conjunto de soluções e recomendações para a cidade de Braga.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade ciclável; modos ativos; promoção do uso da bicicleta; bicicleta; mobilidade

INTRODUÇÃO

A promoção dos modos ativos de transporte, nomeadamente o ciclável, é considerada uma das mais importantes áreas de intervenção da mobilidade urbana sustentável, uma vez que representa um modo de locomoção mais saudável e menos poluente, contribuindo, assim, para a redução das emissões de gases de efeito de estufa nas cidades, que, de acordo com as atuais metas Europeias. Para além disso, importa destacar que, de acordo com a meta da European Cyclist Federation, o modo ciclável deve representar, em 2020, 15% da repartição modal na Europa.

Em paralelo, a estratégia europeia para a descarbonização do setor dos transportes e para uma mobilidade mais sustentável passa por aumentar o uso da bicicleta em deslocações pendulares casa-trabalho. Por isso,

tem-se verificado um investimento em infraestruturas cicláveis, que deve ser sustentável.

Uma rede ciclável deve ser construída tendo por base os seguintes critérios funcionais: legibilidade, conforto, atratividade, coesão, segurança e continuidade. Além desses, deve atender à resolução de potenciais pontos de conflito nas interseções e considerar a sua interação com as atividades associadas aos diferentes usos do solo da sua área de influência. Ademais, esta rede deve ser apoiada por infraestruturas de estacionamento que respeitem as boas práticas internacionais para garantir a segurança dos ciclistas. Por último, importa realçar os aspetos relacionados com a acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida e o cumprimento das distâncias mínimas aos pontos de destino.

Assim, torna-se necessário definir e caracterizar quais as técnicas de promoção para a utilização do modo ciclável, de forma regular que permitam tornar o investimento infraestrutural rentável e, simultaneamente, efetivar uma transição modal do transporte motorizado, sobretudo o individual, para o ciclável.

Este artigo versa sobre a promoção da mobilidade ciclável em Portugal, tendo como finalidade a criação de um modelo para a promoção do uso da bicicleta nas cidades. Fundamenta-se as opções nas diversas abordagens teóricas sobre o assunto e também numa análise às boas práticas na área da mobilidade ativa que se registam em várias cidades europeias.

O texto incide, sobretudo, nos benefícios que o uso da bicicleta nas cidades e nas medidas de promoção pelas infraestruturas, da intermodalidade e, também, das mudanças comportamentais e sociológicas que implica.

ESTADO DA ARTE

A história da bicicleta começa com a criação de uma cadeira de rodas, algures entre 1655 e 1689 (5600 anos depois da invenção da roda), por Stephen Farffler, que, em 1789, dois franceses fizeram evoluir para um triciclo, já com pedais. O veículo com duas rodas movido a força humana foi apresentado a 12 de junho de 1817 por Karl Drais, em Karlsruhe, na Alemanha. Em 1860, o veículo com duas rodas passa a ser chamado de velocípede, com a incorporação de pedais, sendo que em 1870 se começa a denominar bicicleta, por ter duas (bi) rodas. A bicicleta moderna é apresentada em 1885 pelo britânico John Kemp Starley, já com corrente e com dimensões semelhantes às atuais (ADFC, 2014; Greene, 2011; Lisa, 2013).

Em 1885 é apresentado o primeiro automóvel com motor a combustão por Karl Benz e em 1886 Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach inovam nas carroçarias dos automóveis e inventam o motociclo. Desde então, os avanços tecnológicos e uma intensa aposta no marketing em torno do automóvel conduziram a uma cultura centrada no seu uso até aos anos 70 do século XX, altura em que a crise do petróleo e os elevados números de mortes de crianças, fruto de acidentes rodoviários, deram origem a manifestações massivas nos países nórdicos. A população reivindicava, então, mais espaço para os transportes públicos e para a bicicleta e menos espaço para o automóvel (Eckermann, 2001; Lisa, 2013; Van Goeverden et al., 2015; Wellemen, 1999).

São muitos os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte: ambientais, de saúde, económicos, sociais, melhoria da segurança rodoviária, entre outros. O uso diário da bicicleta tem impactes positivos na saúde, o que se traduz ganhos económicos no valor de 114 a 121 mil milhões de euros só na Europa a 27, onde apenas 7,4% da população circula de bicicleta (CE, 2000; IPCC, 2014; Küster, 2013).

Segundo Gössling e Choi (2015), considerando apenas os custos sociais, o uso da bicicleta possibilita um ganho económico de 0,16 euros por quilómetro percorrido, enquanto o transporte individual motorizado representa um custo de 0,15 euros por quilómetro percorrido. A vitalidade do comércio não está, assim, relacionada com o acesso em transporte individual motorizado, uma vez que a contribuição dos clientes que usam os transportes públicos ou dos modos ativos não é devidamente considerada (CE, 2000).

Uma cidade onde mais pessoas utilizam a bicicleta como meio de transporte é uma cidade mais sociável, com melhor qualidade de espaço público, mais fluidez de tráfego e menor congestionamento (CE, 2000; Jordan, 2013).

No que diz respeito a minimizar o impacto do transporte individual motorizado na cidade, a bicicleta tem de ser considerada como um meio de transporte aliado dos transportes públicos. A complementaridade entre ambos os meios de transporte numa cidade pode multiplicar por 10 a área de influência de uma paragem/estação de transporte público, passando de 300 para 3000 metros de área de influência (Herrador et al., 2014). O aumento do número de pessoas a andar a pé e de bicicleta está diretamente ligado com a redução do número e a gravidade da sinistralidade Jacobsen (2003).

A promoção do uso da bicicleta pode ser feita através de três tipos de medidas: infraestruturais, comportamentais e relacionadas com a intermodalidade.

As medidas infraestruturais são fundamentais. Se é certo que o financiamento existente incentiva a alterações infraestruturais, por forma a promover o uso da bicicleta, importa que essas alterações garantam a criação de condições para a transferência modal para outros modos de transporte que não o automóvel. No caso da promoção da mobilidade ciclável através das infraestruturas é necessário que se desenhe uma rede ciclável que funcione, tal como o nome indica, em rede. Ao intervir na rede ciclável importa, então, que sejam garantidos cinco critérios funcionais: a coesão, a linearidade, a segurança, o conforto e a atratividade. Além disso, devem ser consideradas a evaporação de tráfego, as medidas de acalmia de tráfego, a hierarquia da tomada de decisão das infraestruturas a implementar e garantir outro tipo de infraestruturas adequadas, como o estacionamento de curta (do tipo Sheffield), média e longa duração. Importa ainda destacar que nunca se deve optar por ciclovias bidirecionais e evitar a criação de pistas cicláveis partilhadas com os peões ou ao nível dos passeios (Alves, 2006; Cairns, Atkins, & Goodwin, 2002; Celis & Bølling-Ladegaard, 2008; CROW, 2007; DfT, 2008; FPCUB, 2015; IMTT, 2011a; 2011b; Silva & Seco, 2016; Summala, Pasanen, Räsänen & Sievänen, 1996; Wallström, 2007).

Promover a bicicleta através das infraestruturas é um desafio para os planeadores e projetistas das mesmas, mas deve-se ter sempre em conta que os “elevados níveis de infraestruturas cicláveis estão positiva e significativamente correlacionados com taxas mais elevadas de viagens diárias em bicicleta” (Dill & Car, 2014, p. 7).

Criar infraestruturas cicláveis bem projetadas e bem desenhadas é fundamental para que se possa incentivar as pessoas a alterar os seus hábitos de transporte. Mas isso pode não ser suficiente. Em cidades onde durante vários anos se incentivou o uso do automóvel e onde o estatuto social ainda se avalia através da marca e do modelo do automóvel que se possui, garantir que estas infraestruturas sejam efetivamente utilizadas é um grande desafio. A ideia de que criar infraestruturas cicláveis possa ser suficiente para que aumente a utilização da bicicleta tem correspondência direta com a realidade, sobretudo em Portugal. É necessário adotar outro tipo de medidas para incentivar o uso deste meio, ou seja, uma promoção por alteração do comportamento. As campanhas de promoção e sensibilização como a “Bike2Work”, o “Bike to School Day” ou a “Sexta de Bicicleta” (ECF, 2014; MUBi, 2013, 2014) são alguns bons exemplos.

Todd Litman et al. (2014) referem ser importante que os modos ativos, ou seja, as pessoas que andam a pé e de bicicleta, sejam *educados* para a mobilidade, o que exige a implementação de diversos tipos de programas

promocionais. Nas escolas, podem ser implementados programas de condução de velocípedes para adultos que permitam melhorar as suas capacidades ou ensinar a andar de bicicleta, podendo os mesmos serem estendidos às crianças. As campanhas públicas de sensibilização para os condutores de veículos motorizados, em relação ao comportamento para com os ciclistas e outros tipo de utilizadores, são também importantes para garantirem uma boa partilha da via pública.

Neste âmbito, importaria inserir nas escolas de condução algumas medidas que salvaguardariam os utilizadores vulneráveis da via pública. Por exemplo, na Holanda as escolas de condução ensinam o que se chama *dutch reach* – a alcançar o puxador da porta com a mão direita quando estacionam e estão prestes a sair do carro. Um comportamento que obriga o condutor a verificar se algum ciclista se aproxima junto às portas, evitando, assim, acidentes (Annear, 2016).

Os encontros técnico-científicos são também parte importante da promoção através do comportamento. Encontros como o “Velo-City”, o “Scientists 4 Cycling” ou o “Congresso Ibérico A Bicicleta e a Cidade” trazem para as cidades o debate e o conhecimento sobre a matéria (ECF, 2016b).

Para além disso, a criação de legislação que promova um comportamento mais defensivo e mais responsável por parte dos utilizadores vulneráveis, como a *Strict Liability* ou a *Loi de Badinter*, leis que complementam e fortalecem o conceito de utilizador vulnerável (MAI, 2016; Maker, 2015; Road Share, 2015; Schäfer & Müller-Langer, 2008), bem como os incentivos financeiros e/ou os incentivos fiscais são outras formas de promoção do uso da bicicleta utilizadas por alguns países europeus, como sejam a Holanda, a Bélgica, a França ou o Reino Unido (ECF, 2012, 2016a; Ministère de l'intérieur, 2016).

A implementação de um sistema de bicicletas partilhadas (com bicicletas maioritariamente, se não totalmente, mecânicas) deve ser instalado na cidade em larga escala (no mínimo abrangendo uma área de 10 km², com 10 a 16 estações por km² e 10 a 30 bicicletas por cada 1000 residentes) com estações de 350 em 350 metros (APCOA Parking, 2013; Banister, 2005; Ciuffini, 1995; DeMaio, 2009; ITDP & Gauthier, 2013; Peñalosa, 2005; Pucher & Buehler, 2008; Shoup, 2006; Siemens, 2016; Wallström, 2007).

Os sistemas de bicicletas partilhadas têm influência no aumento da população ciclável refletindo-se na qualidade da saúde pública, na redução de congestionamentos e na redução de emissão de gases de efeito de estufa. Em cidades com baixas taxas de uso da bicicleta, os sistemas de bicicletas partilhadas conduziram a um aumento da utilização da bicicleta na ordem dos 1% a 1,5% no ano de instalação do sistema (DeMaio, 2009).

Todas as medidas de promoção devem estar compiladas num plano para modos ativos (pedonal e ciclável). Segundo Roughton et al. (2012) os planos que promovem o uso dos modos ativos alavancam os benefícios destes modos de transporte, incentivando ao uso dos mesmos.

Estes planos articulam, não só as medidas infraestruturais, mas também a visão e os objetivos do plano, definindo estratégias e medidas que permitam alcançar esses objetivos. Estes planos devem, ainda, contemplar uma fase de diagnóstico e dar espaço ao financiamento, garantindo que é acompanhado e revisto. Além destas medidas de promoção, importa ainda ter em conta que a mobilidade ciclável não pode ser promovida (ou não deve) sem considerar os restantes modos de transporte. Por isso, importa que a gestão da mobilidade seja feita de forma integrada.

MODELO DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE CICLÁVEL EM CIDADES

A decisão de promover o uso da bicicleta numa cidade pode iniciar-se de duas formas: ou por imposição da sociedade, como aconteceu em países como a Holanda e a Dinamarca nos anos 70 do século XX, onde as manifestações pró-bicicleta a exigir a redução do espaço automóvel e das velocidades da circulação automóvel conduziram a medidas rápidas e com resultados; ou então por decisão política. Neste caso, e atendendo às condições que se encontram enraizadas em muitas cidades, a tomada de decisão, ainda que informada e participada pela população, supõe antecipação e impõe um nível de desafio mais elevado aos tomadores de decisão, uma vez que se tratam de soluções inovadoras que exigem algum confronto com práticas e modos de estar instituídos.

Depois de tomada a decisão de promover a mobilidade ciclável na cidade é necessário desenvolver um processo planeado, integrado e holístico de promoção da mobilidade ciclável através da criação de um plano de modos ativos (pedonal e ciclável) – PMA.

Para elaborar o plano deverá ser constituída uma equipa multidisciplinar, com todos os stakeholders da mobilidade urbana, que apoiem os técnicos municipais na sua preparação. Para isso é necessário criar um Conselho Estratégico para a Mobilidade (CEpM). Este conselho tem como objetivo a discussão e preparação de propostas que compreendam questões associadas à mobilidade pedonal, ciclável e ao transporte público. Entre outras competências ou entregáveis o CEpM deve formar dois veículos operacionais: Fórum da Bicicleta e um Observatório da Bicicleta.

No Fórum da Bicicleta, as questões da bicicleta e da sua interação com o restante sistemas de transportes e com o tecido urbano, usos e costumes da cidade devem ser discutidas e escrutinados os objetivos de uma estratégia de intervenção e promoção do uso da bicicleta que será integrado no PMA.

Já, o Observatório da Bicicleta dever ter como missão acompanhar e monitorizar o desenvolvimento e implementação deste plano, sobretudo no que diz respeito à componente ciclável. Os principais outputs deste observatório serão os relatórios e e publicações regulares sobre o uso da bicicleta na cidade, com um vasto conjunto de informação, por exemplo, a evolução do número de utilizadores, do número de quilómetros pedalados, sinalização de locais a intervencionar, entre outros.

Para criar o PMA é necessário conhecer a realidade das cidades, quais os percursos utilizados na cidade pelos utilizadores regulares da bicicleta, isto é, conhecer a procura ciclável. Exemplo disso é a criação de mapas com as linhas de desejo dos ciclistas, com declives, com locais de estacionamento, apresentam ações/ intervenções espaciais que visem a promoção do uso da bicicleta.

O PMA deverá contemplar uma fase de diagnóstico da mobilidade ciclável na cidade, os objetivos a alcançar com a sua implementação, a visão política, o plano da rede ciclável (que deverá ser feita de forma alargada, ter efeito de rede e ter presente uma rede estruturante) e ter datas de controlo do plano e datas limite com metas a serem atingidas, garantindo assim o acompanhamento e cumprimento do planeado numa metodologia PDCA (Plan-Do-Check-Act / Plan-Do-Check-Adjust).

Para além disso, o PMA deve ser elaborado por uma equipa multidisciplinar com todos os stakeholders, nomeadamente, o município, os operadores de transporte, as organizações não-governamentais e associações relacionadas com a mobilidade pedonal e ciclável, podendo também incluir alguma expertise temática. Desta forma, o plano será mais participado e mais ajustado à realidade e às necessidades da cidade e, consequentemente, a sua implementação será menos suscetível de resistência por parte da população. A primeira versão do PMA deve ser, desejavelmente, realizada num curto período de tempo, no máximo 6 meses, podendo ser revisto no decurso da sua implementação.

Uma vez produzido o PMA é importante iniciar a implementação ao nível das infraestruturas da cidade. Intervir na área urbana e consolidada da cidade é fundamental para obter sucesso na promoção da mobilidade ciclável. No caso de a cidade ser de pequena ou de média dimensão, a primeira fase deve sempre contemplar toda a área consolidada da cidade.

Além das medidas de intervenção rápida, tais como, marcações horizontais, sobrelevação de passadeiras e estreitamento de cruzamentos, redução efetiva das velocidades de circulação em todas as vias da cidade (valores inferiores a 50 km/h - de modo a reduzir o risco sinistralidade rodoviária), é importante que se faça uma boa gestão do estacionamento no(s) núcleo(s) urbano(s) da cidade, suprimindo lugares de estacionamento para dar lugar a vias cicláveis ou a espaços reservados ao transporte público. Para além disso, a diminuição do número de ruas com sentidos únicos exclusivos é igualmente importante, porque os sentidos únicos exclusivos proporcionam um aumento de velocidade de circulação e, consequentemente, do risco de sinistralidade rodoviária. Nas zonas mais consolidadas, especialmente nas zonas residenciais, devem ser criadas zonas 30, com várias medidas de acalmia de tráfego. Em zonas mais centrais devem ser criadas zonas de coexistência, já previstas na lei portuguesa, que deem claramente prioridade ao peão, permitam a utilização dessa zona por pessoas que se desloquem de bicicleta e integrem também a passagem de transportes públicos, tornando a zona restrita a transportes individuais motorizados.

A par da promoção através das infraestruturas é necessário promover a intermodalidade. Antes de tudo, a mobilidade nas cidades funciona e é sustentável quando a sua gestão é comum e integrada. A criação de sistemas de bicicletas partilhadas deve ser feita de forma alargada e com bicicletas mecânicas. Estes dois pontos garantem o sucesso do sistema se traduza num aumento da repartição modal em bicicleta na ordem dos 2%.

Por outro lado, um só título de transporte deve permitir o uso dos vários sistemas de transportes da cidade, devendo dar acesso a parques de estacionamento para bicicletas fechados e seguros, de média e longa duração e ainda aos parques de estacionamento dos interfaces físicos (conhecidos como P+R, *park and ride* ou *parc relais*) também gratuitos. A gestão do estacionamento automóvel da cidade e o reboque da polícia do município devem estar ao cargo da entidade que gere toda a mobilidade da cidade, permitindo, assim, agir de forma concertada, rápida e dentro da mesma estratégia de mobilidade. Ao criar as infraestruturas cicláveis devem ser revistos os lugares de estacionamento automóvel, diminuindo, sempre que possível, a oferta e aumentar os preços nos lugares tarifados, de forma a tornar menos atrativo o uso do automóvel e levando as pessoas a optarem pelo transporte público ou pela bicicleta.

A construção de infraestruturas e a promoção da intermodalidade não são suficientes para criar dinâmicas muito fortes de uso da bicicleta de modo regular e para fins pendulares, sendo necessário incorporar uma

mudança comportamental nas populações. Por isso, devem ser planeadas campanhas que conduzam ao uso da bicicleta como meio de transporte em deslocações casa-trabalho e casa-escola. Campanhas como o Bike2Work, Bike2School, EducaBicla, Sexta de Bicicleta, devem ser implementadas pelo município. A par disto, deve ser criado um website acessível a toda a população onde se coloque toda a informação relativa aos modos ativos, tais como, estudos, planos, estatísticas, informações, mapas, folhetos promocionais, medidas a serem implementadas, os objetivos, entre outras informações úteis e contactos.

Para além disso, deve ser ainda criada a possibilidade de um residente, comerciante ou empresa requisitar a instalação de bicicletários ou parques de estacionamento para velocípedes junto da sua área de residência ou trabalho.

A autarquia deve ainda criar um incentivo fiscal que leve a que mais pessoas utilizem a bicicleta ou os transportes públicos, em detrimento do uso do automóvel, nas deslocações pendulares casa-trabalho e/ou casa-escola.

Ao longo dos três principais processos: promover através da infraestrutura, promover através da intermodalidade e promover através do comportamento, deve existir um acompanhamento contínuo do plano de modos ativos, podendo este incluir revisões. No final da fase de implementação do Plano o mesmo deve ser revisto, reescrito, calendarizado por forma a alcançar novos objetivos, inovar nas ações e melhorar a mobilidade da cidade, superando sempre os desafios apresentados na fase anterior, ou seja, através de um processo incremental.

A seguir apresenta-se um esquema que traduz as várias fases do processo de implementação de um plano.

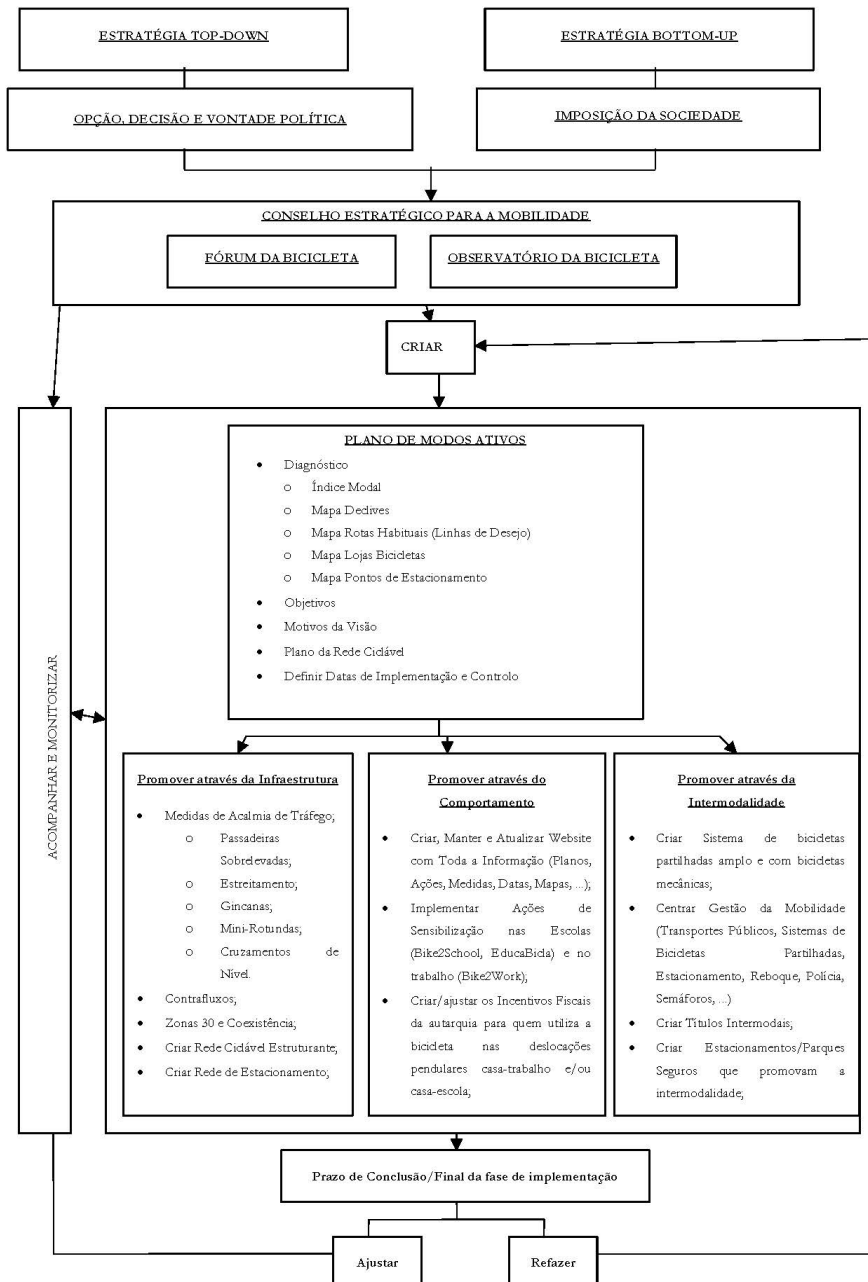


Figura 1

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades portuguesas podem ter mais bicicletas a serem utilizadas como meio de transporte regular, fiável, seguro e saudável. No entanto, para que isso aconteça, é necessário as cidades invistam numa reorganização da rede viária que leve a um aumento da segurança dos utilizadores mais vulneráveis, nomeadamente do ciclista. Assim, a construção de uma rede ciclável nunca pode pôr em causa a circulação de outros modos de transporte, sobretudo o pedonal e dos transportes públicos. A revisão da literatura mostra que uma aliança entre estes três modos de transporte é a condição para o sucesso da redução do número de automóveis nas cidades. É, por isso, importante que as intervenções a serem realizadas nas ruas e estradas das cidades sigam as melhores práticas previstas no estado da arte. Uma rede ciclável desenhada e construída com base nas boas práticas não é, por si só, a melhor forma de promoção do uso da bicicleta. Torna-se necessário intervir em várias frentes, mais propriamente nas infraestruturas, na integração e intermodalidade, e no comportamento.

Assim, neste trabalho apresenta-se uma proposta de modelo de promoção da mobilidade ciclável em cidades. De uma forma sucinta, o modelo proposto pode ter dois pontos de partida: a vontade política ou a vontade da população, seguindo-se a composição de um conselho estratégico que criará, acompanhará e monitorará o plano de modos ativos (pedonal e ciclável). Este plano é construído com o contributo de todos os stakeholders da mobilidade da cidade. Depois de construído o plano, procede-se à sua implementação, sendo que o mesmo se aplicará em 3 eixos: infraestruturas, comportamento e intermodalidade. E é dentro destes três eixos que as ações de promoção são importantes. Ao longo do tempo uma monitorização cuidada do plano e da evolução do uso da bicicleta é fundamental para saber se o modelo está a funcionar ou se necessita de ajustes.

Este modelo tem que ter a capacidade de se ir transformando ao longo dos tempos, tendo em vista uma adequação contínua aos seus objetivos, metas e grupo de trabalho. Terá que se adaptar à realidade de cada cidade e, ao mesmo tempo, ir-se adaptando às reações e necessidades das pessoas conforme vai sendo implementado. O modelo pretende apenas ser um mecanismo de organização das ações a implementar, em que existam metas temporais e metodologias de promoção do uso da bicicleta na cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. (2014). *Karl Drais – the new biograph*. Retirado de http://www.karl-drais.de/en_biography.pdf
- Alves, M. J. (2006). Os perigos da segregação de tráfego no planeamento para bicicletas. Retirado de http://mariojalves.googlepages.com/problemas_segregacao_bicicleta.pdf
- Annear, S. (2016). To avoid ‘doorings’, cyclist wants drivers to do the ‘Dutch Reach’. Retirado de <https://www.bostonglobe.com/metro/2016/09/08/this-cyclist-wants-drivers-dutch-reach/V2Ei5bEiOCfU6ubxX1r8VN/story.html>
- APCOA Parking (2013). APCOA Parking Study 2013. Retirado de <http://www.apcoa.de/en/press-news/extra-news/parking-study.html>
- Banister, D. (2005) *Unsustainable transport: city transport in the new century*. Routledge: Taylor & Francis.
- Cairns, S., Atkins, S. & Goodwin, P. (2002). Disappearing traffic? The story so far. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Municipal Engineer* 151(1), 13-22.
- CE, Comissão Europeia. (2000) *Cidades para bicicletas, cidades de futuro*. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias.
- Celis, P. & Bølling-Ladegaard, E. (2008). *Bicycle parking manual*. Copenhaga: The Danish Cyclists Federation,.
- Ciuffini, F. M. (1995). *The sustainable city: a European tetrology part III: transport and public spaces; the connective tissue of the sustainable city*. Luxemburgo: Office for Official Publications of the European Communities.
- CROW, Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering. (2007). *Design Manual for Bicycle Infrastructure*. H. Rik de Groot: CROW, Ede.
- DeMaio, P. (2009). Bike-sharing: history, impacts, models of provision, and future. *Journal of Public Transportation*, 12(4), 3.
- DfT, Department for Transport. (2008). *Cycle infrastructure design*. Londres: TSO - The Stationery Office.
- Dill, J. & Car, T. (2014). Bicycle commuting and facilities in major u.s. cities: if you build them, commuters will use them. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1828, 116-123. doi: 10.3141/1828-14

- ECF, European Cyclists' Federation (2012). Tax incentives encouraging employees to cycle to work. Retirado de <http://ecf.com/files/wp-content/uploads/Tax-incentives-encouraging-employees-to-cycle-to-work.pdf>
- ECF, European Cyclists' Federation. (2014). Bike2Work. Retirado de <http://www.bike2work-project.eu/en/>
- ECF, European Cyclists' Federation. (2016a). Andalusia Renews The Mobility Plan To Double The Benefits For Cyclists. Retirado de <https://ecf.com/news-and-events/news/andalucia-renews-mobility-plan-double-benefits-cyclists> Consultado a 27 de setembro de 2016
- ECF, European Cyclists' Federation. (2016b). VeloCity. Retirado de <https://ecf.com/projects/velo-city/what-velo-city> 6
- Eckermann, E. (2001). *World history of the automobile*. Warrendale PA: Society of Automotive Engineers.
- FPCUB, Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta. (2015) Manual de Estacionamentos para Bicicletas. Retirado de http://www.fpcub.pt/files/2011/08/Manual_estacionamento_fpcub_v2.pdf
- Gössling, S. & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, 113, 106-113.
- Greene, S. (2011). *Free on three: the wild world of human powered recumbent tadpole tricycles*. Bloomington USA: iUniverse.
- Herrador, V. H., Salazar, C., Peña, M. L. & Herrera, J. (2014). Metodología para el desarrollo intermodal bicicleta-transporte público. Área metropolitana de Sevilla. *Paper* apresentado no 12º Congreso Nacional del Medio Ambiente.
- IMTT, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (2011a). Coleção de Brochuras Técnicas / Temáticas Acalmia De Tráfego.
- IMTT, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (2011b) Coleção De Brochuras Técnicas / Temáticas Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho.
- IPCC, Intergovernmental Panel on Climate Change. (2014). Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Retirado de https://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc_wg3_ar5_full.pdf
- ITDP, Institute for Transportation Development Policy & Gauthier, A. (2013). *The Bike-Share Planning Guide*. Nova Iorque: ITDP Institute for Planning & Development Policy.
- Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9(3), 205-209.

- Jordan, P. (2013) *In the city of bikes: the story of the Amsterdam cyclist*. Harpercollins Publishers Inc.: Harper Perennial.
- Küster, F. (2013). Calculating the economic benefits of cycling in EU-27. European Cyclist Federation. Retirado de http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf
- Lisa (2013). The Origin of Bicycles. Retirado de <https://www.recreationspace.com/what-you-need-to-know-about-bicycle/> - -The-Origin-Of-Bicycles-
- MAI, Ministério da Administração Interna. (2016). Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, alterado pela Lei n.º 40/2016, de 29 de julho do Ministério da Administração Interna.
- Maker, C. (2015). Strict liability in cycling laws to ready the roads for environmentally friendly commuting. *BC Envtl. Aff. L. Rev.*, 42, 473.
- Ministère de l'intérieur. (2016). Code du travail 2016. Retirado de <http://droit-finances.commentcamarche.net/download/telecharger-204-code-du-travail-2016-pdf-en-ligne>
- MUBi, Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta. (2013). Sexta de Bicicleta. Retirado de <http://sextadebicicleta.mubi.pt/>
- MUBi, Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta. (2014). Bike to School Day. Retirado de <http://mubi.pt/2014/03/18/projeto-bike-to-school-day/> Consultado a 26 de setembro de 2016
- Peñalosa, E. (2005). *The Role of Transport in Urban Development Policy*. Alemanha: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).
- Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.
- Road Share (2015). The case for presumed liability on Scotland's roads. Retirado de <http://www.roadshare.co.uk/downloads-links>
- Roughton, C., Hengel, D. v., Duncan, A., Weigand, L. & Birk, M. (2012) Creating walkable and bikeable communities: a user guide to developing pedestrian and bicycle master plans. Retirado de http://ppms.trec.pdx.edu/media/project_files/IBPI Master Plan Handbook FINAL.pdf
- Schäfer, H.-B. & Müller-Langer, F. (2008) Strict liability versus negligence. Retirado de <https://ssrn.com/abstract=2062787>
- Shoup, D. C. (2006). Cruising for parking. *Transport Policy*, 13(6), 479-486.

- Siemens. (2016). Future of Infrastructure: The smart way to park.
Retirado de <https://www.mobility.siemens.com/mobility/global/SiteCollectionDocuments/en/road-solutions/urban/smart-parking/siemens-smart-parking-infographic-en.pdf>
- Silva, A. B. & Seco, A. (2016). Zonas 30 e de Coexistência - Conceitos e Disposições Técnicas. *Paper* apresentado 8º Congresso Rodoviário Português. Retirado de http://www.crp.pt/docs/A48S174-8_CRP_T2_o43.pdf
- Summala, H., Pasanen, E., Räsänen, M. & Sievänen, J. (1996). Bicycle accidents and drivers' visual search at left and right turns. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 147-153.
- Litman, T., Blair, R., Demopoulos B., Eddy, N., Fritzel, A., Laidlaw, D., Maddox, H. & Forster, K. (2014). *Pedestrian and bicycle planning: guide to best practices*. Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Van Goeverden, K., Nielsen, T. S., Harder, H. & Van Nes, R. (2015). Interventions in bicycle infrastructure, lessons from Dutch and Danish cases. *Transportation Research Procedia*, 10, 403-412.
- Wallström, M. (2007). *Reclaiming city streets for people: chaos or quality of life*. Luxemburgo: Directorate-General for the Environment, European Commission.
- Welleman, T. Directorate General for Passenger Transport. (1999) The Dutch Bicycle Master Plan. Retirado de [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/The Dutch Bicycle Master Plan 1999.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/The%20Dutch%20Bicycle%20Master%20Plan%201999.pdf)

Citação:

Meireles, M. & Ribeiro, P. (2018). Como promover a mobilidade ciclável em Portugal. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 131-145). Braga: CECS.

EMÍLIA ARAÚJO

era@ics.uminho

CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO

QUESTÕES DE MOBILIDADE, TEMPO E SUSTENTABILIDADE

RESUMO

Este breve texto pretende esclarecer alguns elementos de ordem sociológica que importa reconhecer no que concerne ao diagnóstico e à intervenção na área das mobilidades e da gestão do tempo. Esboçam-se algumas orientações à efetivação de uma política de tempos e mobilidades à escala organizacional e local, demonstrando a pertinência da organização de dados integrada para o conhecimento e a intervenção sobre as mobilidades e o tempo.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; diagnóstico; tempo; intervenção

INTRODUÇÃO

As questões relacionadas com a mobilidade e organização do tempo são muito importantes para a tomada de decisão sobre políticas públicas em áreas diversas. Algumas são específicas e de fácil identificação e resolução. Outras implicam o contacto direto com a população e a observação dos seus ritmos e hábitos, de modo a serem objeto de análise e intervenção.

E por que motivos são as questões da mobilidade e do tempo tão relevantes?

Desde logo porque se vive em contextos paradoxais que tanto favorecem e facilitam a mobilidade, como a tornam impossível e negativa. Além disso, assistimos a profundas alterações nos padrões de uso do tempo, que são cada vez mais diversos, dinâmicos e múltiplos.

Politicamente, é fácil e imediato pensar que a melhor solução para as questões relacionadas com a mobilidade e a circulação na cidade, ou com a organização do tempo, passa pelo incremento da regulação e da vigilância.

Com efeito, além de regulatória, a perspectiva política está muitas vezes moldada por uma visão muito administrativa do espaço que conta pouco com a participação pública.

Este breve texto pretende esclarecer alguns elementos de ordem sociológica que importa reconhecer no que concerne ao diagnóstico e à intervenção na área das mobilidades e da gestão do tempo. Esboçam-se algumas orientações à efetivação de uma política de tempos e mobilidades à escala organizacional e local, demonstrando a pertinência da organização de dados integrada para o conhecimento e a intervenção sobre as mobilidades e o tempo.

ELEMENTO 1: MOBILIDADES E USOS DO TEMPO COMO PROBLEMA SOCIOTÉCNICO

As mobilidades e os usos do tempo podem ser pensados enquanto objetos sociotécnicos porque são realidades socialmente constituídas. Em simultâneo, envolvem todo um conjunto de dispositivos técnicos com os quais se convive diariamente e se estabelecem relações de sentido e identificação.

SOCIEDADE E MODOS DE VIDA

Em países como Portugal, com frágil desenvolvimento das políticas públicas e sociais, assuntos como as mobilidades e a organização dos tempos nas cidades e no território, tendem a ser perspetivados como questões cuja resolução cabe, nomeadamente, aos indivíduos e às famílias, cujas decisões são julgadas mais adequadas e ajustadas às suas condições de vida, incluindo trabalho e família (Sales, 2015).

É certo que na última década se assistiu a um esforço significativo para a melhoria das acessibilidades e acesso aos transportes por parte dos poderes públicos. Todavia, importa interrogar a amplitude do conhecimento de que dispõem as instâncias de governo acerca dos modos de vida das populações e o modo como o vertem sobre medidas de intervenção. Falamos de medidas que possam ir além da expansão das redes viárias, do reforço da regulação e da vigilância, ou das estratégias de requalificação e aproveitamento do espaço e do território. Quer dizer, intervenções que favoreçam, de forma integrada, a melhoria da disponibilidade de tempo por parte dos indivíduos e das famílias, nomeadamente na coordenação dos espaços-tempos de trabalho, educação e cultura, lazer e consumo.

Com efeito, todas as questões relacionadas com as mobilidades implicam pensar o tempo e a forma como se despende, usa e distribui. De facto, a mobilidade condiciona a disponibilidade de tempo dos grupos, das famílias e dos indivíduos, interferindo sobre todos os outros tempos, incluindo o tempo para o lazer, a alimentação, o descanso e o trabalho. Quanto mais tempo em mobilidade puder ser “comprado” (sob a forma de condução, velocidade e aquisição de serviços, por exemplo), mais tempo se pode libertar para outra atividade/função. Apenas como ilustração, segundo dados relativos a 2010-2011 e publicados sobre Portugal, pelo INE – Instituto Nacional de Estatística (2012; 2017a) – os gastos com os transportes ocupam o segundo lugar nas despesas dos agregados (cerca de 15%), equivalendo a cerca de metade das despesas com a habitação, água, eletricidade, gás e outros combustíveis (29%), situando-se acima da despesa com a alimentação. Necessariamente, os agregados com crianças tendem a alocar despesas, em geral, mais elevadas ao transporte.

MÉDIA, INOVAÇÃO EM TRANSPORTE E VELOCIDADE

Entender a mobilidade e o tempo de forma integrada implica considerar, tal como temos vindo a propor, as necessidades, os níveis de satisfação e as próprias visões e entendimentos da população abrangida e implicada e não meramente a definição de políticas e/ou programas destinados unicamente a favorecer o “ganho de tempo”, numa perspetiva quantitativa e cronológica. Infelizmente, esta tem sido a tendência generalizada na política contemporânea, tal como efetivada na prática, tanto à escala regional, como nacional e mundial: aumentar a velocidade das coisas, bens e pessoas como forma de colmatar as perdas, os dispêndios, as atividades que se deixam por fazer, ou capacidades que ficam aparentemente desperdiçadas.

Os últimos dois anos têm sido ricos em apostas que prometem a redução dos tempos de deslocação e os média são agentes na construção das mensagens que enfatizam essas qualidades, atribuindo às inovações em transporte um papel socialmente decisivo, tal como se pretende ilustrar com a peça abaixo.

China estreia comboio de alta velocidade com tecnologia local



Comboio Fuxing deixa estação da capital chinesa | REUTERS

Figura 1
Fonte: Morais, 2017

Lembra-se do Concorde? Novo avião supersônico será ainda mais rápido

Joana Almeida / 20 Jun 2017

Vai atingir a velocidade máxima de 2335 quilômetros por hora e é 10% mais rápido do que o antecessor, capaz de atingir o dobro da velocidade do som.



Figura 2
Fonte: Almeida, 2017

Mais um exemplo sobre a forma como a inovação técnica e científica e os média se amarram ao elogio da velocidade é este que apresentamos a seguir, sobre o novo avião supersónico, apresentado como sendo capaz de duplicar a velocidade do som e prometendo um mundo novo de mobilidades intercontinentais mais rápidas (embora muito mais caras e não necessariamente ecológicas).

Na tabela abaixo apresentamos um arranjo possível dos temas incluídos nos estudos da mobilidade e dos usos do tempo.

TEMAS TRADICIONAIS	TEMAS EMERGENTES	DILEMAS E QUESTÕES EMERGENTES ASSOCIADAS
<ul style="list-style-type: none"> • Rede de transportes, horários, percursos e preços • Acessibilidade à rede, horários e circuitos • População abrangida e excluída • Qualidade dos serviços • Lugares de paragem e estacionamento/aparcamento • Segurança e responsabilidade • Adequação das infraestruturas e sinalização ajustada às mobilidades • Estilos de vida e escolha dos transportes • O valor e o consumo do carro • Circulação, infraestruturas e comodidade 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportes coletivos flexíveis • Adaptação tecnológica e uso de transporte • Acesso e uso do transporte e novas descrições e exclusões sociais • Velocidade, aumento do consumo e redução do tempo de descanso • Mobilidade forçada, velocidade e fragmentação dos tempos familiares e pessoais • Turismo, transporte e circulação • Transição energética, transporte e valores sociais • Segurança e convivência rodoviária • Representações e cognições espaço-tempo • Espaço tempo virtual e estilos de condução • Segurança e desigualdade social • Sustentabilidade, género, mudança climática e energia 	<ul style="list-style-type: none"> • Segurança das crianças em parques, espaços públicos e habitações • Poluição sonora em zonas habitacionais, doenças mentais e sucesso escolar • Acidentes de viação mortais e incapacitantes • Transporte de crianças, intensidade do tráfego e segurança • Velocidade, transporte e novas exclusões sociais, de género e idade • Transporte, estilos de vida e aspirações (escolhas das escolas e atividades extra curriculares das crianças) • Doença mental nas crianças e jovens, pânico e pressão do tempo • Acessibilidade aos transportes e exclusão social • Energia “verde” e desigualdade social no acesso • Transição energética, economia de baixo carbono e novas desigualdades • Flexibilidade na rede de transportes, nomeadamente no que respeita a paragens e perfil sociodemográfico dos públicos.

Tabela 1: Alguns temas nos estudos da mobilidade e usos do tempo

FUTURO E SUSTENTABILIDADE

São múltiplas as questões relacionadas com a mobilidade e a sustentabilidade, particularmente face à problemática das mudanças climáticas e ao desenvolvimento de estratégias de adaptação e de mitigação e

que implicam aprofundamento de processos sociais de enorme relevância, como a justiça geracional e construção do futuro¹.

A este respeito, partimos de constatações ainda não muito favoráveis. Além do elogio à velocidade ser central, há um claro incentivo, ainda que implícito, por parte do mercado, à reprodução de comportamentos avessos ao desenvolvimento de longa duração. A análise aos dados dos censos de 2011, o INE (2017a) documentava, por exemplo, que a proporção de utilização do automóvel nas deslocações (%) por local de residência era de cerca de 62% (dados válidos para 2013). Os relatórios do Eurostat também dão conta de que em Portugal (assim como na Noruega) o uso do automóvel é superior ao da média europeia, representando 89,8 % do transporte de passageiros (Eurostat, 2017a). Com efeito os dados e do Eurostat (2017b), indicam que os transportes são uma das principais fontes de consumo energético na Europa e, logo a seguir, está o consumo privado que atinge valores próximos do consumo na indústria. O roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050 (Comissão Europeia, 2011) estipula um conjunto de objetivos a atingir nos próximos 30 anos no que respeita à descarbonização, inovação e adoção de energias verdes. Mas os dados (Eurostat, 2017b) indicam ainda que os gastos em transporte continuam aumentar, particularmente no domínio da aviação internacional e rodoviário, sendo que, em paralelo, regista-se o baixo consumo de energias renováveis em transporte (Eurostat, 2017c). São resultados coincidentes com as demonstrações da IEA – Agência Internacional de Energia – segundo a qual o consumo de biofuel em transporte rodoviário apenas aumentará 1% nestes 7 anos (2015-2020)

De forma sucinta, toda esta informação ajuda a suportar a ideia de que, a par de qualquer mudança técnica e/ou científica que envolve a mobilidade, a deslocação e os usos do tempo, há variáveis e processos de carácter cultural, social e ideológico que importa considerar, seja do ponto de vista dos efeitos positivos que possa causar, seja das consequências com as quais se terá de lidar. Neste sentido, torna-se importante elucidar sobre outro elemento sociológico relevante que se refere ao papel e ao formato do diagnóstico e da avaliação, em projetos de intervenção.

¹ Esta questão é muito controversa, se quisermos entrar na análise dos discursos e práticas. Com efeito, nesse futuro (futurizado), espaço e tempo aparecem fundidos e inteiramente transmutados no conceito de redes globais. Ademais, este discurso aberto e embora diferencial relativamente ao modo de vida do presente, não é só ressoado por grande parte dos políticos, como convive com o discurso sobre a política orientada para a sustentabilidade.

ELEMENTO 2: METODOLOGIAS DE INVESTIGAÇÃO

A intervenção na área das mobilidades e do tempo implica a abertura da política – de escala nacional e local – para a avaliação e o diagnóstico. Organismos oficiais como o INE e outras entidades de investigação têm desenvolvido estudos acerca da mobilidade, transportes, circulação e tempo. Todavia, trata-se de uma atividade que merece estar integrada no seio das autarquias, por serem estas que, de forma mais imediata, estão implicadas na resolução dos problemas quotidianos de mobilidade e de gestão do tempo.

Esta atividade de diagnóstico e de avaliação requer, como primeiro passo, a definição do tipo de informação a recolher, assim como a delimitação da área geográfica e/ou população a considerar. Dependendo do tipo de problema a enfrentar, estas decisões podem ser tomadas pensando à escala regional ou nacional; ou à escala individual, familiar; ou de uma organização em concreto; ou da freguesia, do bairro, ou rua. Seja qual for a decisão a esse respeito, importa ter presente que a definição da intervenção, o desenho da melhoria a implementar ou a inovação a efetuar devem estar em estrita consonância com o território e a população a intervir. Ainda que os dados nacionais sejam muito pertinentes, aos atores políticos concretos, eles são úteis designadamente nas autarquias locais, nos agrupamentos escolares, nas empresas e nas instituições públicas, permitindo conhecer profundamente as suas próprias realidades.

DIAGNÓSTICO E AVALIAÇÃO

Conhecem-se diversas metodologias adequadas ao diagnóstico das mobilidades e usos do tempo. Normalmente, cruza-se o uso de diários, inquéritos por questionário, com pesquisa documental, nomeadamente dos Censos, grupos de foco e entrevistas e ainda observação que pode recorrer ao registo de campo através de instrumentos específicos de recolha de informação, incluindo visuais. As principais dimensões cobertas por estas técnicas de investigação são as rotinas quotidianas relativas aos usos do tempo, transportes, distâncias percorridas; e também os índices de satisfação e a avaliação da população envolvida nos diagnósticos.

A conceção e a aplicação destas técnicas implicam, normalmente, algum tempo de espera que decorre da necessidade de cumprir um conjunto de requisitos legais e éticos, assim como de garantir a participação dos públicos envolvidos na facilitação de informação.

Há, por isso, interesse em que as autarquias e as diversas entidades que acabámos de mencionar disponham de estruturas adequadas à

monitorização permanente dos dados relativos à mobilidade e aos usos do tempo, seja através da concentração desta atividade em órgãos ou departamentos específicos, seja através da instauração de inquéritos permanentes, eventualmente com recurso a plataformas informáticas. Estas podem estar inclusivamente conectadas entre si, favorecendo comparações, assim como outro tipo de análises mais profundas que ofereçam novas perspetivas de antecipação e de prevenção.

O diagnóstico e a avaliação sobre mobilidades e tempo requerem, ainda na mesma linha, que estes projetos sejam transdisciplinares, que contemplem a participação de profissionais em diversas áreas, incluindo obrigatoriamente as ciências sociais, atendendo a que a mobilidade e o tempo são fenómenos intensamente sociais e culturais. Uma das questões que se impõe aos profissionais que desenvolvem estudos sobre as mobilidades e os usos do tempo prende-se com a quantidade de informação a recolher.

Tal como vincámos acima, as mobilidades e os ritmos são realidades sociotécnicas, pois estão intimamente ligadas e são inclusivamente definidas por uma panóplia alargada de saberes especializados, que integram desde a engenharia à sociologia e à psicologia, e técnicos, mas são ao mesmo tempo condicionadas e produtos de processos sociais que importa descortinar. Ora, face a esta complexidade, é perfeitamente possível que surja interesse em conhecer e/ou recolher informação sobre os mais variados microfenómenos relacionados, na tentativa de se obterem explicações e entendimentos detalhados. Tal aumenta a possibilidade de eleger um leque alargado de categorias de análise. Referimo-nos por exemplo, ao interesse e à pertinência em estudar práticas relativas, por exemplo, às variações nos usos do tempo aos fins-de-semana, a ocupação da noite, as questões da poluição sonora e/ou luminosa, entre outras. Com efeito, todas estas preocupações serão legítimas e adequam-se, ou articulam-se, com os objetivos que podem presidir ao diagnóstico dos usos do tempo e mobilidades, independentemente do contexto físico em análise.

Os inquéritos aos usos do tempo e mobilidades podem ainda ser aplicados de forma sincrónica, levantando dados que caracterizam perfis, rotinas e avaliações, tal como dissemos; ou podem incluir a elaboração de diários nos quais os sujeitos participantes registam as suas atividades, mediante um guião pré-estabelecido, no momento em que ocorrem. Estes diários implicam um tipo de contratualização específica com os sujeitos estudados, mas são geralmente de enorme riqueza de informação, uma vez que permitem aceder com mais detalhe às dinâmicas do quotidiano dos sujeitos.

As entrevistas estruturadas e semiestruturadas constituem hoje uma opção relevante nos estudos da mobilidade e dos usos do tempo e transporte, porque permitem aceder a mais informação de contexto sobre as rotinas e, principalmente, acerca da avaliação e os índices de satisfação dos públicos estudados. Normalmente, as entrevistas implicam o uso de guiões pré-definidos e a construção de uma análise de conteúdo consistente com os objetivos traçados. Cruzam-se no diagnóstico aos usos do tempo e das mobilidades outras técnicas, entre as quais a observação direta com recurso a registos áudio e vídeo da realidade, favorecendo a análise de certas dimensões em momentos posteriores e, eventualmente, com a presença de outros investigadores. Em todo o caso, recomenda-se o uso de grelhas de observação previamente definidas como auxiliares dos registos.

As técnicas mencionadas, especialmente dirigidas à “extração” de informação, não podem esquecer, em nenhum momento, a população em análise, as suas características e reações, de forma a ficar garantida a fidelidade na recolha. Esta é mais uma razão em favor da autonomia (e responsabilização) das autarquias e organizações cuidarem da recolha, análise e armazenamento de informação específica sobre mobilidades e usos do tempo, entendendo-as como meios de apoio à decisão e ao planeamento estratégico. Com efeito, o diagnóstico pode comportar níveis diversos de participação da população estudada, conforme os objetivos que se pretendam atingir. Mas, em geral, a finalização do diagnóstico implica que os resultados documentados possam ser devolvidos e debatidos com a população estudada e/ou os seus representantes, de modo a aferir a informação veiculada e a facilitar a geração de coerência e consistência.

Esta fase pode ser demorada e exige alguns cuidados no manuseio da informação recolhida. Seja qual for a modalidade, o diagnóstico às mobilidades e aos usos do tempo empreende uma série de ligações com os atores e as organizações, podendo refletir, por isso, as visões e as sugestões desses mesmos participantes acerca das necessidades e das alterações a introduzir em benefício coletivo. Como mencionámos antes, estas alterações poderão implicar os atores individualmente, ou as organizações e as entidades públicas no seu todo.

As técnicas a adotar, ao incidirem diretamente sobre comunidades, organizações, ou grupos, podem implicar o uso de amostragem sempre que o universo em estudo seja incomportável e sempre que seja possível aceder às amostras estabelecidas. Todavia, em grande parte dos casos em que o diagnóstico aos usos do tempo e da mobilidade serve propósitos de intervenção e de inovação situados em contextos definidos, a opção pelo

estudo do universo pode ser a mais vantajosa e precisa, permitindo detalhar o tipo de padrões e de dificuldades mais salientes.

Apresentam-se, de forma sucinta, as técnicas mais comuns nos estudos das mobilidades e tempos na sociologia.

MÉTODOS E TÉCNICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Análise documental e arquivo • Inquérito por questionário • Diários • Orçamentos do tempo • Entrevista • Observação, com recurso a registos orais e visuais • Grupos de foco <ul style="list-style-type: none"> • Técnica Delphi • Construção de cenários • Grupos de discussão • Investigação-ação
---------------------------	--

Tabela 2: Técnicas de estudo das mobilidades e tempos

Do exposto se infere que os diagnósticos aos usos do tempo, mobilidades e transportes constituem focos extremamente importantes para a tomada de decisão política. De forma muito sintética podemos expor, como abaixo, esses contributos, dividindo-os em três grandes planos de tipo estrutural: as autarquias, as empresas e organizações e as escolas e entidades educativas.

AUTARQUIAS (NÍVEIS MACROESTRUTURAIS)	EMPRESAS E ORGANIZA- ÇÕES DE TRABALHO (MESO ESTRUTURAIS)	ESCOLAS E OUTRAS EN- TIDADES EDUCATIVAS (MESO ESTRUTURAIS)
<ul style="list-style-type: none"> • Políticas do tempo e da mobilidade • Políticas educativas, de igualdade de género e integração familiar • Medidas de concertação em rede 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão do tempo e das mobilidades • Gestão de recursos humanos integrada numa política organizacional de tempo e mobilidades • Organização horária, trabalho por turnos, flexibilidade laboral • Conciliação da vida, ritmos laborais 	<ul style="list-style-type: none"> • Organização horária, calendário escolar, estruturas de apoio familiar, conciliação da vida, tempo da escola, tempo na escola, ritmos escolares, calendários de avaliação, tempo familiar e de acompanhamento, atividades extracurriculares, distâncias percorridas, durações e momentos do dia/semana.
DIAGNÓSTICO Apoio a políticas públicas de tempo e mobilidade	DIAGNÓSTICO Apoio a medidas de gestão e formação de recursos humanos Concertação em rede, com organizações e entidades públicas	DIAGNÓSTICO Apoio a medidas de aprendizagem do tempo, observação dos graus de pressão temporal da escola, articulação com o tempo familiar

Tabela 3: Contributos dos estudos às mobilidades e tempos

INTERVENÇÃO E INOVAÇÃO

O diagnóstico aos usos do tempo e das mobilidades comporta, portanto, informação muito importante sobre as dificuldades e, eventualmente, sobre as estratégias a desenvolver, com as quais se identificam os atores envolvidos no estudo.

Na tabela seguinte mencionamos algumas das intervenções que mais frequentemente surgem dos diagnósticos aos estudos do tempo e mobilidades em contexto urbano.

AUTARQUIAS	EMPRESAS E ORGANIZAÇÕES DE TRABALHO	ESCOLAS E OUTRAS ENTIDADES EDUCATIVAS
Intervenção/Inovação	Intervenção/Inovação	Intervenção/Inovação
<ul style="list-style-type: none"> • Conhecimento da realidade das famílias e das comunidades • Alteração dos horários de entrada e saída de escola (descombinando os horários de ponta) • Definição de plataformas comunicacionais e informacionais interativas, participadas e continuamente monitorizadas • Metodologias de convivência entre uso de automóvel, bicicletas e outros meios de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico e monitorização de informação sobre colaboradores • Atribuição de horários de trabalho ajustados a condições sociofamiliares • Redes de transporte e organização horária 	<ul style="list-style-type: none"> • Conhecimento da realidade das famílias e das crianças • Cuidado e regulação do estacionamento junto às escolas • Educação para o consumo e a circulação • Promoção de atividades recreativas e desporto no espaço das escolas • Promoção de escolhas de consumo sustentáveis
<ul style="list-style-type: none"> • Políticas públicas destinadas à melhoria das condições de mobilidade e usos do tempo 		

Tabela 4: Algumas intervenções e entidades envolvidas nos estudos às mobilidades e usos do tempo

Importa, assim, que ainda durante o diagnóstico se possam utilizar técnicas participativas que permitam aos próprios sujeitos serem co-produtores das eventuais intervenções e inovações a implementar. E estas intervenções e inovações podem ser de diversa índole, podendo abranger mudanças legais e regulamentares, ou implicar diretamente aumento de informação e de reforço de conhecimentos.

As metodologias participativas são essenciais na trajetória da intervenção nestas áreas e envolvem conhecimentos diversos sobre grupos, mediação e comunicação. Estão especialmente adequadas a caminhos ditados pela investigação-ação que enfatiza a importância dos processos reflexivos ao longo de todos os percursos de recolha, tratamento e uso da informação. Através da promoção da participação – individual, coletiva e/

ou por instituição (que recorrem a técnicas já explanadas acima e outras específicas para a atividade participativa) – os participantes podem expressar os seus modos de ver, retratar os seus estereótipos e mudar comportamentos e perspetivas sobre várias das dimensões dos padrões de mobilidade, dificuldades e práticas, assim como usos do tempo.

No que respeita à promoção de medidas inovadoras e com carácter disruptivo (que propõem mudanças significativas (sejam estas de tipo material e/ou cultural e cognitivo), as técnicas participativas potenciam a construção de cenários com as próprias populações abrangidas e partindo dos seus contributos, que constituem, também, objeto de análise e de reflexão, potenciando, igualmente, a mudança e a sua aceitação.

OUTRAS APLICAÇÕES DAS PESQUISAS NA ÁREA DAS MOBILIDADES E DOS USOS DO TEMPO

Para além dos estudos de diagnóstico e de apoio à decisão, que incluem variáveis de índole sociológica e psicológica, desenvolvem-se metodologias de estudo das mobilidades e usos do tempo que tem um carácter mais interacional e que buscam registar e dar conta dos significados que têm os espaços e os tempos para os sujeitos sociais, interferindo sobre o modo como os usam e os avaliam. Normalmente, estes estudos não têm os mesmos propósitos de descrição, mas de incidir sobre determinados objetos / fenómenos que são relevantes pela sua singularidade e que exigem compreensão, à luz de processos e transformações sociais. Assinalam as dimensões subjetivas e valorativas do tempo, do espaço e das deslocações ou distâncias, antecipando o que são as dimensões psicológicas e sensoriais do tempo. Analisam processos como as estadias, as transições, as durações e as paragens e passagens, sendo especialmente interessante destacar as suas aplicações estéticas e artísticas, por vincarem os domínios das perceções, cognições e representações.

Também são importantes para o conhecimento aprofundado dos lugares, das distâncias e dos usos do tempo, justamente porque eles podem permitir explicar alguns dos comportamentos mais salientes das mobilidades hoje, incluindo a natureza, dimensão e densidade dos ritmos sociais. Inserem-se a este respeito as análises sobre as memórias da mobilidade e dos usos do tempo, tão significativos para entender a relação entre comunicação e mobilidade da biografia dos indivíduos; como as análises sobre os significados acerca dos transportes e a dimensão experiencial de vida nos meios de deslocação. Em grande parte, tais estudos incluem o uso de

técnicas de tipo qualitativo e interpretativo, como a entrevista cruzada com observação e etnografia, incluindo o registo e a análise visual. Mas também fazem uso de técnicas mais recentemente legitimadas, como a entrevista em movimento, isto é, que decorre durante o tempo da mobilidade.

Por isso, os estudos das mobilidades, deslocações e usos do tempo entrelaçam-se com os estudos da segurança, da viagem, do turismo e do lazer, fazendo sobressair a necessidade e o interesse em fazer convergir pontos de vista teóricos e epistemológicos explorados em diversas disciplinas para que sejam interpretados e pensados de forma consistente e integrada, do ponto de vista social, espacial e temporal.

Há ainda que distinguir entre escalas de análise de carácter macro cultural e histórico e as escalas de análise aos estilos de vida dos sujeitos e às suas experiências quotidianas, ainda que ambas se intersetem na produção de conhecimento científico.

De qualquer forma, estes estudos podem resultar em propostas de intervenção artística que representam, justamente, as cenas da vida das pessoas e das comunidades que estão ligadas à narrativa da deslocação, do movimento, da saída e do regresso; mas também são altamente constituídas pela tipologia dos meios de deslocação (e de comunicação) disponíveis e imaginados. A mobilidade e as variações nos usos do tempo surgem vincadas de diversas formas na arte e na cultura popular, incluindo canções, provérbios e várias outras manifestações.

Mencionemos, ainda, por exemplo, as obras *Os Retirantes*, retratos de Portinari, dos anos quarenta do século XX que documentam o olhar do autor sobre o êxodo intenso da população brasileira nordestina, devido à falta de condições de vida e popularizados também no artesanato das figuras em barro do Mestre Vitalino Santos que hoje circulam em várias versões nos objetos de comercialização turística daquela região.

Adicionalmente, os meios digitais atuais de registo e armazenamento de informação são extremamente importantes na definição das metodologias de recolha e de intervenção a definir, porque estão diretamente implicados na produção de mobilidades e de normas de usos e cognição do tempo. As fotografias constituem, aliás, um acervo valioso nos estudos da mobilidade e dos usos do tempo, ao permitirem conferir conteúdo aos significados e às experiências do tempo e do espaço e sustentando, deste modo, o uso de outros métodos, como o etnográfico. São, por isso, fontes de análise de relevo a considerar nos estudos que descrevem e analisam grande parte dos fenómenos associados à mobilidade. Facilitam, ainda, a documentação de problemas de mobilidade e organização do tempo,

funcionando como algumas janelas de leitura do mundo social e dos seus modelos de organização.

QUESTÕES EMERGENTES
<ul style="list-style-type: none"> • Vida em mobilidade • Viagens, passagens e vidas em transições e estadias • Migrações, integrações e estranhamentos • Direitos, espaços e tempos • Mudança climática, mudança social e adaptação • Colisões paradigmáticas, discursos e possibilidades • Emoções, cognição e tecnologia • Mobilidade, alimentação e estilo de vida

Tabela 5: Questões emergentes

CONCLUSÃO: PENSAR E INTERVIR EM REDE E A IMPORTÂNCIA DE SISTEMAS INTEGRADOS DE INFORMAÇÃO

Para finalizar esta breve contribuição, recorro o interesse que se afi-gura cada mais premente de as entidades de poder local se envolverem de forma sistemática e direta na recolha e tratamento de informação, assim como no desenvolvimento de projetos de investigação-ação que potenciem a troca de experiências e a reflexividade permanente sobre os vários proces-sos em causa. Este envolvimento merece estruturas designadas para o efei-to, com calendários de trabalho, mas também merece estruturas de gestão, tratamento e disseminação da informação que possibilite aferir os atores envolvidos e o tipo de recurso ou ação por eles desenvolvida. A construção de bases de dados informativas sobre os fluxos de mobilidade, as motiva-ções e as dificuldades da população, implicando contato com fontes diver-sas, além dos indivíduos ou famílias, constitui, assim, um ponto de grande importância, servindo de instrumento de apoio à tomada de decisão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida, J. (20 junho 2017). Lembra-se do Concorde? *Jornal Económico*. Retirado de <http://www.jornaleconomico.sapo.pt/noticias/lembra-se-do-concorde-novo-aviao-supersonico-sera-ainda-mais-rapido-173469>

Comissão Europeia. (2011). Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050. Retirado de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0112&from=EN>

- Eurostat. (2017a). Estatísticas sobre o transporte de passageiros. Retirado de http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics/pt
- Eurostat. (2017b). Consumption of energy. Retirado de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0112&from=EN>
- Eurostat. (2017c). Renewable energy statistics. Retirado de http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Renewable_energy_statistics
- Instituto Nacional de Estatística. (2012). Distribuição das despesas de consumo médias anuais (%) dos agregados domésticos privados por local de residência (NUTS - 2002) e tipo de produto consumido (divisão). Retirado de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0001490&contexto=bd&selTab=tab2
- Instituto Nacional de Estatística. (2017a). Proporção de utilização do automóvel nas deslocações (%) por local de residência (à data dos Censos 2011). Retirado de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0007135&contexto=bd&selTab=tab2
- Morais, A. (2017, 22 de setembro). China estreia comboio de alta velocidade com tecnologia local. *Diário de Notícias*. Retirado de <https://www.dn.pt/mundo/interior/china-estreia-comboio-de-alta-velocidade-com-tecnologia-local-8788301.html>
- Sales Oliveira, C. (2015). No entanto ou o (ab)uso do acesso online em mobilidade, *Comunicação e Sociedade*, 28, 229-251.

Citação:

Araújo, E. (2018). Questões de mobilidade, tempo e sustentabilidade. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/la mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 146-160). Braga: CECS.

MOBILIDADES E ALTERIDADES

MÁRCIA SILVA & RITA RIBEIRO

marciasilva.formacao@gmail.com; rmgr@ics.uminho.pt

CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO

O TURISMO RELIGIOSO EM BRAGA: A PERSPETIVA DOS RESIDENTES SOBRE A SEMANA SANTA

RESUMO

A Semana Santa de Braga é um evento que ocorre todos os anos por ocasião das celebrações da Páscoa e que tem suscitando novos desafios à cidade, uma vez que tem atraído cada vez mais turistas. Neste sentido, o presente artigo pretende contribuir para identificar e compreender as principais repercussões da Semana Santa na cidade de Braga a partir de informação obtida com recurso à aplicação de inquérito por questionário à população residente do Centro Histórico de Braga.

PALAVRAS-CHAVE

Turismo religioso; residentes; turistas; Semana Santa de Braga

INTRODUÇÃO

A cidade de Braga tem beneficiado de um aumento no número de visitantes, atingindo em 2016 o valor mais alto da última década - 250 mil visitantes. Com uma oferta religiosa e cultural vasta e diversa, a cidade apresenta-se com elevado potencial de desenvolvimento da atividade turística. A Semana Santa constitui uma das âncoras do fluxo turístico na cidade e, pela sua concentração no tempo, assim como por se tratar de uma manifestação religiosa e tradicional, coloca desafios quanto à relação entre quem visita e quem reside na cidade.

Com este artigo pretendemos identificar e compreender as principais repercussões da Semana Santa na população residente da cidade de Braga. Metodologicamente, esta investigação baseou-se em fontes primárias, com a aplicação de um inquérito por questionário e duas entrevistas, e secundárias com uma revisão da literatura. O inquérito por questionário

incluiu residentes do centro histórico, com o objetivo avaliar as práticas, percepções e opiniões da população residente da cidade de Braga sobre as festividades.

O TURISMO RELIGIOSO

Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT), o turismo é uma atividade em que se uma ou de outra forma, nos despertou interesse desde há longo tempo, embora só recentemente tenha sido reconhecido como um fenómeno importante social e economicamente. Os seus efeitos sentem-se tanto a nível individual, como na sociedade, em termos gerais (OMT, 1995, p. 1).

O turismo era já uma prática, antes de ser instituído como turismo, traduzindo-se na deslocação de pessoas pelos mais diversificados motivos, desde as primeiras peregrinações, ao desenvolvimento da hospitalidade aos peregrinos. Historicamente, as principais atrações turísticas no mundo foram, assim, os lugares religiosos, como os santuários (Cabrini, 2008). É de salientar que as viagens a destinos associados à religião cristã constituem um importante subsector do mercado turístico da Europa. Cerca de um milhão de pessoas descrevem-se como peregrinos, em vez de turistas (Batista, 1997). Este número confirma que a “religião faz parte dos alicerces da humanidade e a ela se ligam muitos dos nossos modos de vida e, afinal, da nossa cultura” (Solla, 2010, p. 177).

Do ponto de vista epistemológico, o turismo religioso e o turismo cultural têm suscitado inúmeras discussões na comunidade científica. Se, por um lado, o turismo religioso é apresentado como um tipo de turismo independente do turismo cultural, por outro, alguns autores definem-no como um segmento do turismo cultural.

O turismo religioso, segundo Tendeiro (2010, p. 5), encontra-se “ligado ao calendário religioso da localidade recetora do fluxo turístico, ou seja, os destinos religiosos estão associados a lugares sagrados, onde existam relatos da manifestação de uma divindade, ou da vida de pessoas declaradas santas”. Na perspetiva sociológica é “a forma de aceder à cultura imamente das grandes religiões. Caracteriza-se pela atração cultural que exerce a arte do sagrado ou sacra” (Ambrósio, 2000, p. 14).

Para Parellada o turismo religioso é:

Aquele tipo de turismo que tem como motivação a visita a lugares sagrados (santuários, conventos, mosteiros,

igrejas, catedrais,...) a participação em celebrações religiosas (Semana Santa de Sevilha, por exemplo,...) para descobrir o “genius loci”, isto é, a essência religiosa, a mensagem que transmitem, o valor histórico e a beleza artística. Isto não exclui, mas inclui em muitas ocasiões a oração e a celebração dos sacramentos. (Parellada, 2009, p. 22)

É, porém, importante, ter presente que histórica e socialmente estes fenómenos ocorrem em contextos diferentes. A peregrinação religiosa acompanha desde sempre a humanidade enquanto ritual (Bauman, 2007). Por sua vez, considera-se o turismo religioso um fenómeno moderno. Quando o volume de pessoas com motivação religiosa alcançou um valor considerado economicamente rentável para o seu planeamento e investimento por parte das agências de viagens deixámos de estar perante peregrinações religiosas para estarmos perante turismo religioso (Abumanssur, 2003).

A discussão sobre se uma pessoa que se desloca a um local sagrado por motivações apenas religiosas é ou não turista é bastante complexa. Do ponto de vista de alguns autores, estamos perante um peregrino (Solla, 2010). De acordo com Santos (2006, p. 257), a deslocação ao santuário realizada por um peregrino visa “o seu aperfeiçoamento religioso, cumprimento de votos, agradecimento por graças recebidas, participação em grandes manifestações religiosas, etc.”. Porém, segundo mesma autora, os peregrinos podem também ser considerados como turistas religiosos. Isto porque ainda que a viagem um tenha na sua origem um motivo de carácter religioso o peregrino-turista acaba por aproveitá-la para conhecer outros locais e pontos de interesse.

Face a estes conceitos Solla (2010) afirma:

no turismo religioso, incluindo o peregrino, procura-se praticamente o mesmo que qualquer turista recreacional: o bem-estar, a satisfação pessoal, uma nova experiência ou escapar da rotina diária. É certo que, para o motivado pela religião, a inspiração está baseada na fé e nas suas crenças religiosas, enquanto para outro costuma ser mais uma inspiração de carácter hedonista, em que se dá prioridade ao material face ao espiritual, ainda que nem sempre. (2010, p. 185)

A evolução do turismo ao longo dos anos tem potenciado o surgimento de impactos no ambiente natural e cultural nos destinos turísticos (Cunha, 2001). Sendo os residentes importantes *stakeholders* dos destinos turísticos (Eusébio & Carneiro 2012) torna-se pertinente avaliar e perceber

os impactos que a atividade turística provoca na comunidade local de forma a potenciar a sustentabilidade da atividade turística (Diedrich & Garcia-Buades, 2009). Ou seja, é fundamental ter em consideração os residentes na elaboração e na realização de estratégias de desenvolvimento turístico de um determinado local. Nos destinos urbanos, por se caracterizarem pela grande concentração de atividades culturais e de densidade populacional, o risco de ocorrência de impactos socioculturais é mais elevado

O progressivo desenvolvimento do turismo religioso pode incorrer na banalização dos locais religiosos, caracterizada pela insensibilidade da arte sacra e do sagrado, assim como “por uma maior ou menor ignorância acerca do quadro de referências religiosas que delimita culturalmente o lugar frequentado”. No fundo, são riscos a combater através da promoção de turismo religioso de qualidade e em respeito pelo valor dos bens culturais e religiosos, sem pôr em causa a sua natureza e a memória das comunidades religiosas (Santos, 2006).

A SEMANA SANTA EM BRAGA

Em Braga, assistimos nos últimos anos a um aumento de atividade e de procura turística. Além do aumento do número de turistas, dá-se o aumento do número de eventos realizados na cidade. Na última década, conforme é possível verificar no gráfico 1, o aumento foi constante, atingindo o número de 268476 visitantes no ano de 2016.

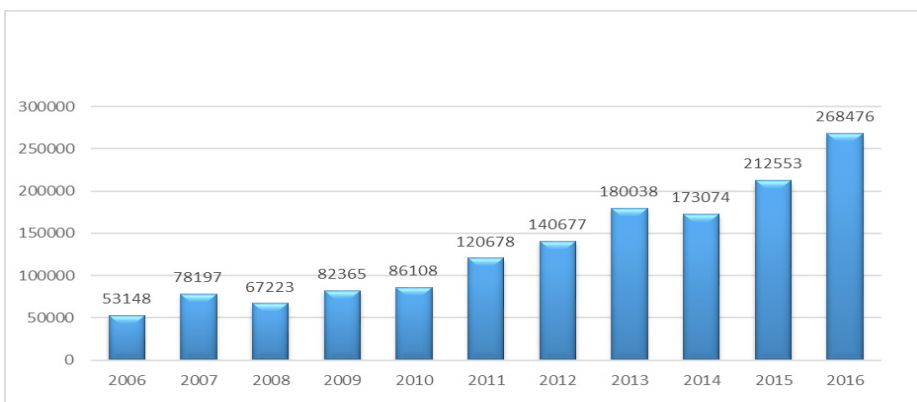


Gráfico 1: Número de visitantes que passaram pelo Posto de Turismo de 2006 a 2016
Fonte: Posto de turismo de Braga.

A Semana Santa de Braga é considerada a mais famosa e visitada em Portugal. A data do seu início é desconhecida, mas é uma tradição multissecular. Não obstante, algumas referências anteriores, as fontes históricas demonstram a existência da tradição desde o século XVI. Dias (2010) afirma que a sede do turismo religioso é Braga, cidade conhecida como a “Roma Portuguesa” e a “Cidade dos Arcebispos”.

São denominações que decorrem da influência secular da Igreja Católica que conviveu com o crescendo do grande afluxo de fiéis, tendo fomentado a construção de diversos e imponentes locais de culto. De facto, estamos perante uma cidade que possui numerosos santuários, igrejas e capelas, o que demonstra o poder das autoridades eclesiásticas e a forte penetração do culto religioso.

A Semana Santa denomina-se a “semana maior da cidade”. É considerada uma semana de grande fé, dinâmica cultural e atratividade turística. Nesta semana são retratados os acontecimentos dos mistérios da Paixão, Morte e Ressurreição de Cristo, com uma programação religiosa singular. As imponentes celebrações eucarísticas diárias nas várias igrejas da cidade, a via-sacra em várias freguesias da cidade e as procissões quaresmais são momentos de grande afluência de crentes. As procissões quaresmais, nomeadamente a Procissão da Nossa Senhora da Burrinha, a Procissão do *Ecce Homo* e a Procissão do Enterro do Senhor, são consideradas *ex libris* da programação. Nos últimos anos a programação tem vindo a ser ampliada, na tentativa de corresponder ao perfil de visitantes que não esgota a sua participação nas cerimónias religiosas, mas que também procura outros eventos e atividades de natureza cultural. Desde 2003, assistiu-se a um maior número de eventos de cariz cultural (conferências, exposições, maior número de concertos) e de cariz religioso, facto que é paralelo à introdução de inovação nas procissões e ao enriquecimento das celebrações no interior da Sé.

NOTA METODOLÓGICA

O estudo teve como objetivo identificar e compreender as principais repercussões da Semana Santa na cidade de Braga, a partir de uma análise às perceções da população residente. Para tal, foram definidos os seguintes objetivos: identificar o papel interveniente da Câmara Municipal na organização e divulgação do evento, perceber junto das entidades religiosas católicas, as principais alterações verificadas nos últimos anos na organização da Semana Santa e, por fim, compreender as perceções e os principais

efeitos das festividades na população residente da cidade de Braga. Nesta fase realizou-se um inquérito por questionário, junto da população residente das freguesias do centro histórico de Braga, designadamente São Vicente, São Victor, União de Freguesias de Maximinos, Sé e Cidade e União de Freguesias de São José de São Lázaro e São João do Souto na semana anterior e durante a Semana Santa. Entrevistámos a Vereadora da Educação e da Cultura da Câmara Municipal de Braga e o Presidente da Comissão da Quaresma e Solenidades da Semana Santa em 2015. Foram inquiridos, de forma accidental, 45 residentes, de diversos grupos etários. Ainda que se trate de uma informação de carácter exploratório, a necessitar de maior aprofundamento, ela permite aferir algumas tendências importantes para responder aos objetivos traçados, servindo de contexto para um estudo mais extensivo e qualitativo, a desenvolver em fases posteriores. Neste texto abreviámos a análise que realizámos, adequando-a ao formato da apresentação oral, dando mais destaque à análise de frequências relativas às respostas obtidas para cada questão elaborada.

CARATERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO INQUIRIDA

Inquirimos quarenta e cinco inquiridos, 53% do sexo masculino e 47% do sexo feminino. A maior taxa de resposta verifica-se nas faixas etárias dos 18-24 anos e 25-34 anos. No que diz respeito às habilitações académicas, a amostra dos inquiridos residentes caracteriza-se por um maior número de pessoas com o ensino secundário (12º ano), sendo este valor de 46,7%. Destacam-se ainda o grupo que completou apenas o 1º ciclo do ensino básico (antiga 4ª classe), com 13,3% e o dos que possuem o grau de licenciatura-3,3%.

APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS E BREVE DISCUSSÃO

A PARTICIPAÇÃO NA SEMANA SANTA

Cerca de 56% da população inquirida afirma participar na Semana Santa, sendo esta uma participação não ativa, ou seja, apenas na qualidade de espectador dos eventos a decorrer nesta semana. A população nas faixas etárias dos 18-24 e dos 55-64 anos participação é a que participa mais. Na faixa etária dos 25-34 anos verifica-se menor participação, quando comparadas com as anteriores. Os inquiridos afirmam que essa não participação deve ao facto de não haver “nada de novo”, que “todos os anos é sempre a mesma coisa”, e “assiste-se um ano e não vale a pena ver mais”. Em contrapartida,

a população na faixa etária dos 18-24 anos considera os eventos, particularmente os das procissões, como uma oportunidade de convívio.

Os eventos com maior nível de participação são as procissões, nomeadamente a Procissão da Burrinha, a Procissão dos Fogaréus e a Procissão do Enterro do Senhor. Os inquiridos mais jovens falam da sua preferência pela procissão da Burrinha. Já a procissão do Enterro do Senhor é da preferência da população com idade superior a 60 anos.

A PERCEÇÃO DOS RESIDENTES FACE À SEMANA SANTA

A perceção dos residentes sobre a Semana Santa foi avaliada segundo a dimensão económica, social e cultural.

Na perspetiva dos residentes, as transformações económicas decorrentes da Semana Santa incidem principalmente na dinamização do comércio, o que conduz à captação de mais recursos financeiros para a cidade. Estas são as transformações com que os residentes mais concordam. Em contrapartida, discordam de forma vigorosa que o afluxo turístico dessa semana contribua para a criação de maior oferta de emprego, pois os comerciantes tentam aumentar os lucros nesta semana, mas não recorrendo à contratação de recursos humanos (ver Gráfico 2).

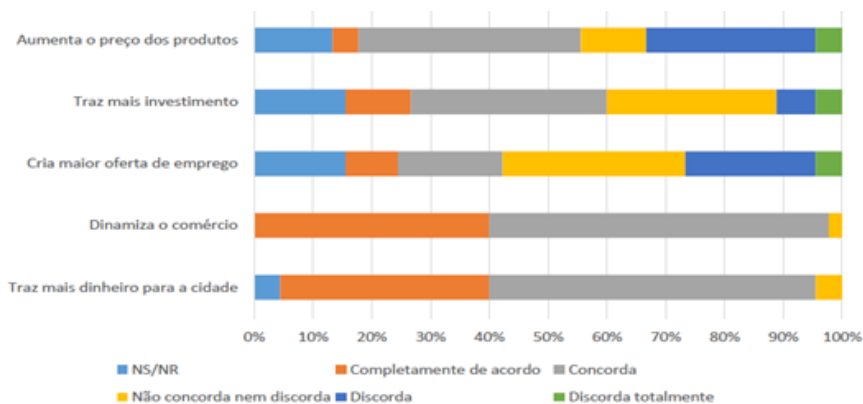


Gráfico 2: Dimensões económicas da Semana Santa
Fonte: Questionário aplicado aos residentes do centro histórico de Braga

Sobre a dimensão social, a opinião dos residentes inquiridos é a de que as alterações trazidas pela Semana Santa são maioritariamente positivas. Os residentes assumem existir um reforço do convívio com as pessoas, assim como do orgulho da cidade e promovendo-se a vida ao ar livre.

Mas os inquiridos também afirmam haver aumento da agitação na cidade, embora não relacionem isso com comportamentos de risco, tal como se encontra documentado no gráfico a seguir.

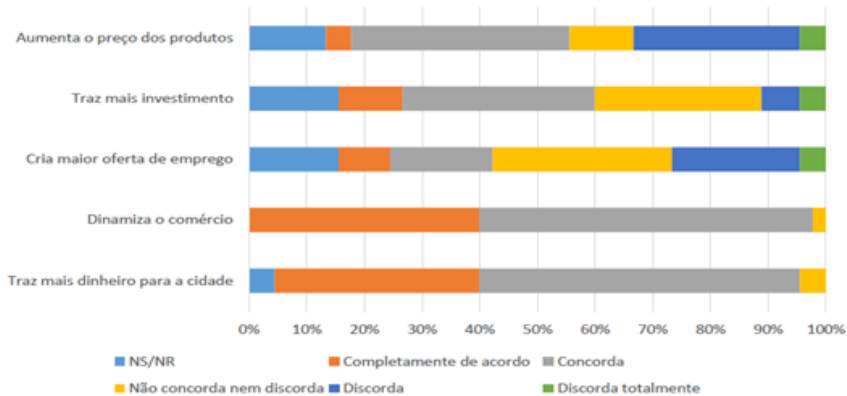


Gráfico 3: Dimensões sociais da Semana Santa
Fonte: Questionário aplicado aos residentes do centro histórico de Braga. N=45

Quanto às dimensões culturais, a população residente adere positivamente à ideia de que a Semana Santa traz mudanças, como por exemplo, o aumento da disponibilidade de serviços e de atividades culturais e do convívio centre intercultural. Porém, a semana Santa é perspetivada principalmente como uma manifestação da identidade cultural de Braga.

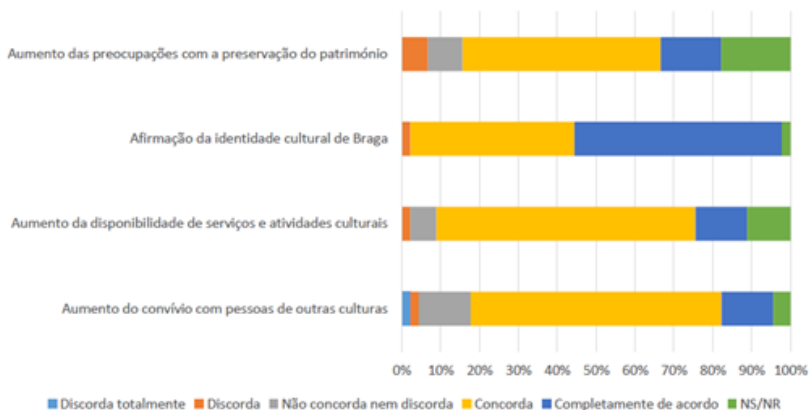


Gráfico 4: Dimensões culturais na Semana Santa
Fonte: Questionário aplicado aos residentes do centro histórico de Braga

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo em Braga, tendo uma forte associação tradicional ao turismo religioso, tem conhecido nos últimos anos um crescimento assinalável. Sem dados que nos permitam aferir com rigor as motivações dos turistas, podemos questionar se as motivações que presidem à participação nestas festividades serão apenas religiosas, visto que a cidade dispõe hoje de elementos de atratividade que vão para lá do seu património religioso. Além disso, coloca-se a questão da sobreposição de motivações, já que associado às manifestações religiosas, está todo um património cultural e histórico, material e imaterial, que pode suscitar interesse, independentemente da crença religiosa.

Mas é certo que o número crescente de turistas que visitam a cidade de Braga na Semana Santa deve-se às celebrações religiosas, singulares e de grande dimensão que constituem um ponto de interesse central para os visitantes. Apesar disso, torna-se evidente a tendência para a dessacralização do cartaz da Semana Santa. Este facto tem sido abordado pela Igreja, nomeadamente pelo Arcebispo Primaz de Braga para quem a Semana Santa “não pode ser uma organização de eventos culturais” que estimulam a atividade turística. Para o clero “a cidade de Braga devia de ser capaz de manter o que é verdadeiramente importante na Semana Santa. E o importante é a contemplação da cruz de Cristo” (Fernandes, 2015, p. 9). Acrescenta também que “a Semana Santa não deve ficar apenas por um cartaz turístico muito bem organizado, é preciso que diga o que deve dizer e fale ao coração das pessoas” (Fernandes, 2015, p. 9). Outro desafio é o da perceção e atitude dos residentes, face ao fluxo turístico trazido pelas celebrações da Semana Santa.

O trabalho de campo realizado, ainda que exploratório, permite-nos perceber que os bracarenses partilham de uma visão positiva sobre o turismo religioso. Hoje as instituições laicas fomentam, de forma intensiva, a atração turística, através dos meios de comunicação social, dos recursos locais existentes, de parcerias com empresas locais, da aplicação de benefícios logísticos, de modo a que seja possível criar um ambiente festivo nesta semana. Mas será que este evento caminha para um evento de atração turística essencialmente cultural? As pessoas participam assistindo às procissões, umas porque têm fé religiosa, outras por curiosidade ou tradição. Os eventos mais participados são as procissões e as celebrações no interior da Sé são as que reúnem menos preferências. Se, por um lado, temos os órgãos da Igreja a fomentar a religiosidade, por outro, as entidades

laicas potenciam a atividade económica, a diversidade de eventos de caráter exclusivamente cultural e fomentam o consumo e a atividade turística.

Assim, estamos a caminhar para o desenvolvimento do turismo cultural, ou seja, para o surgimento de turistas que procuram visitar o património arquitetónico e arqueológico, a gastronomia, o folclore, a arte, os locais religiosos e participar nas atividades religiosas e culturais garantindo a interação com a população residente. Consideramos finalmente que, com o desenvolvimento do turismo cultural na cidade de Braga, será possível alcançar segmentos turísticos mais diversificados, conciliando as motivações religiosas com interesses de outra natureza.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abumanssur, E. S. (Ed.) (2003). *Turismo religioso – Ensaios antropológicos sobre religião e turismo*. Brasil: Papirus Editora.
- Ambrósio, V. (2000). *Fátima: Território especializado na recepção de turismo religioso*. Lisboa: Instituto Nacional de Formação Turística.
- Batista, M. (1997). *Turismo – competitividade sustentável*. São Paulo: Editorial Verbo.
- Bauman, Z. (2007). *A Vida Fragmentada – Ensaios sobre a Moral Pós-Moderna*. Lisboa: Relógio D'Água Editores.
- Cabrini, L. (2008). Turismo cultural e religioso: oportunidades e desafios para o século XXI. In A. Vilaça & V. Pereira (Eds.) *Turismo Cultural e Religioso: Oportunidades e desafios para o século XXI* (pp. 28-32). Braga: TurellTCR.
- Cunha, L. (2001). *Introdução ao turismo*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Diedrich, A. & Garcia-Buades, E. (2009). Local perceptions of tourism as indicators of destination decline. *Tourism Management*, 30, 512-521.
- Eusébio, C. & Carneiro, M.J. (2012). Impactes sócio-culturais do turismo em destinos urbanos. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, 30, 65-75.
- Fernandes, J. (2015). Arcebispo adverte que a Semana Santa deve promover justiça e humanismo. *Diário do Minho*, 29 de março de 2015, p. 9.
- Parellada, P. (2009). El turismo religioso. Sus perfiles. Retirado de <http://www.conferenciaepiscopal.nom.es/pastoral/turismo/encuentro/2008/JosepEnricParellada.pdf>
- Santos, M. G. (2006). *Espiritualidade, turismo e território – Estudo geográfico de Fátima*. São João do Estoril: Edição Principia.

- Solla, X. (2010). Turismo Religioso: uma busca turística do sagrado? In Santos, M. G. M. P. S. (Eds.), *Turismo Cultural, Territórios e Identidades* (pp.177-186). Porto: Edições Afrontamento.
- Tendeiro, I. L. (2010). *A Igreja de Santo António de Lisboa e o Turismo Religioso*. Dissertação de Mestrado, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, Estoril, Portugal. Retirado de http://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/2416/1/2010.04.016_.pdf
- World Tourism Organization. (1995). Collection of tourism expenditure statistics. Retirado de <https://pub.unwto.org/WebRoot/Store/Shops/Infoshop/Products/1034/1034-1.pdf>

Citação:

Silva, M. & Ribeiro, R. (2018). O turismo religioso em Braga: a perspetiva dos residentes sobre a Semana Santa. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 162-172). Braga: CECS.

DANIEL NOVERSA

daniel.noversa@gmail.com

UNIVERSIDADE DO MINHO

A MOBILIDADE COMO APRENDIZAGEM: A MOBILIDADE ÉRASMUS NA CONSTRUÇÃO EUROPEIA

RESUMO

O propósito deste artigo é analisar o fenómeno da mobilidade como um processo de aprendizagem e discutir as suas potencialidades como estruturador de laços de solidariedade entre aqueles que vivem a experiência de mobilidade. Tem-se como ponto de referência o espaço europeu que, nestas últimas décadas, se tem constituído como um espaço de interação e diálogo intercultural, através dos programas de intercâmbio.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; aprendizagem; cultura; diálogo intercultural

INTRODUÇÃO

As mobilidades são processos multidimensionais nos quais adquirem grande relevo o contacto e a incorporação de novos valores e práticas sociais, assim como as aprendizagens associadas a sistemas culturais diferentes, ao mesmo tempo que podemos reconhecer nelas um instrumento útil para desenvolver a tolerância e compreensão face à diferença. Deste modo, é de toda a importância analisar o fenómeno da mobilidade como um processo de aprendizagem e discutir as suas potencialidades como estruturador de laços de solidariedade entre aqueles que vivem a experiência de mobilidade, tendo como ponto de referência o espaço europeu. Espaço este que nas últimas décadas se tem constituído como um espaço livre de circulação, incentivador da interação e do diálogo intercultural, nomeadamente por efeito dos programas de intercâmbio estudantil.

AS MOBILIDADES COMO UM PROBLEMA

O retrato do mundo está desenhado por fluxos e por mobilidades ubíquas, que acarretam a “morte” do tempo e a dilatação do espaço, a fragmentação e lassidão das identidades e a homogeneização da cultura. Informações, imagens, bens culturais e mensagens circulam rapidamente com o auxílio dos meios de comunicação cada vez mais sofisticados, em contextos que vão do âmbito local ao global. Damos também conta de movimentos sociais globais que sugerem novos sistemas de valores e padrões de comportamento social diversos, bem como diásporas que se expandem pelo globo, fruto das intensas migrações contemporâneas. A par disto, a globalização faz-se acompanhar pela erupção de novos riscos (Beck, 1992) e por práticas espaciais mais amplas que conduzem a uma inevitável desterritorialização (Appadurai, 1996; Urry, 2000). Além de mais, a fundação de novas instituições – supra e transnacionais –, estruturam organizações para a governação mundial, estreitando por isso relações e experiências políticas entre Estados. Todo este cenário prende-se com questões de mobilidade: mobilidades comunicativas, culturais e de fronteiras que, no tempo presente, se complexificam e se emaranham, provocando um movimento contínuo de reajustamentos nos modos de vida das pessoas e nas estruturas sociais, em decorrência dos incitamentos e constrangimentos globais. Tudo isto incrementa, com efeito, a interdependência entre pessoas, Estados e organizações mundiais, desenvolvendo-se, desta forma, uma outra configuração comunicativa através da qual se moldam matrizes culturais híbridas, assim como se formam novos espaços de ação para a experiência, a prática cívica e a reflexividade cultural.

A problemática das mobilidades situa-se muitas vezes no pressuposto da experimentação de ambientes à escala transnacional, proporcionando aos indivíduos experiências em novos espaços para comunicarem e se relacionarem com outros povos e culturas, bem como a moldagem dos seus modos de vida e quadros de pensamento. A mobilidade pode constituir-se, ainda, como um processo de construção e afirmação de identidades individuais e coletivas em tempos e espaços específicos. Portanto, a mobilidade de pessoas a que temos vindo a assistir nos últimos tempos, na Europa e no mundo, é significativa para pensarmos o desenvolvimento de novas formas de consciência cultural e cívica. Desde logo, o processo de europeização permite-nos constatar a emergência de uma esfera de cultura e um sentido de cidadania europeia, como lugares onde se desenvolveu um espaço mais alargado de pertença de cidadãos e de diálogo intercultural.

Partindo deste contexto, o propósito deste artigo é analisar a prática da mobilidade como um processo de aprendizagem pessoal, social, cultural e cívico, a fim de compreender melhor as potencialidades das mobilidades para a estruturação de uma consciência europeia, analisando a mobilidade Erasmus como caso empírico.

A MOBILIDADE NAS TEORIAS DE APRENDIZAGEM

Como pode a mobilidade ser perspectivada como um processo de aprendizagem? Para melhor respondermos a esta questão é importante tentar compreender a dimensão de *aprendizagem* da mobilidade. Com frequência, a experiência de mobilidade não é lida numa perspectiva holística, mas limitada à sua dimensão geográfica, quando, na verdade, se estende ao domínio linguístico, social, psicológico, profissional, cultural e institucional. Com isto quero dizer que temos que entender que as mobilidades são, acima de tudo, processos multidimensionais onde trocas simbólicas e culturais ocorrem, e desempenham uma função importante na (re)construção e comunicação entre os vários mundos sociais.

Segundo o sociólogo Klaus Eder (1999), o processo de aprendizagem pode ocorrer a três níveis: primeiro, ao nível individual, no qual está implicado o autoconhecimento, uma aprendizagem interpessoal que dita a construção de uma narrativa individual dentro de processos interativos e comunicativos, ou seja, o nível do desenvolvimento reflexivo do *self* (Giddens, 1994); segundo, a um nível coletivo cultural constituído pelas narrativas culturais, formas simbólicas e quadros cognitivos que antecedem as práticas dos sujeitos, oferecendo-lhes interpretações do mundo; e, em terceiro lugar, ao nível social, em que a aprendizagem cultural surge corporizada numa forma institucional por onde ocorre a evolução ou a mudança social.

Perante este quadro, percebe-se que o processo de aprendizagem se dá através de mecanismos em que os diferentes níveis se cruzam. Dito de outra forma, a aprendizagem envolve um processo reflexivo dentro do qual se infunde um movimento contínuo de recursos e materiais que criam representações e sentidos (Berger & Luckmann, 2004; Touraine, 1982, p. 59-60). Por seu lado, a aprendizagem é também um processo que se desenvolve, implicando um trabalho contínuo de construção e transformação do sujeito-de-aprendizagem e das estruturas sociais cognitivas.

Segundo Erving Goffman (1986), os indivíduos produzem estruturas sociais nas suas interações. Ou seja, são as ações dos indivíduos que dão origem a um sistema complexo de comunicação por meio dos seus

processos de interação. É dentro deste fluxo de comunicação, onde trocas socioculturais ocorrem, que os indivíduos apreendem a realidade social do tempo onde vivem e onde desenvolvem uma linguagem simbólica (Elias, 2002), que estrutura “universos simbólicos” que definem espaços de reconhecimento e auto-entendimento (Berger & Luckmann, 2004, p. 101).

A aprendizagem, portanto, é um processo cultural de criação e construção, “é criar universos discursivos e entrar em relações discursivas” (Eder, 1999, p. 209), pois envolve, tanto capacidade de agência por parte dos indivíduos, como uma correlativa sujeição a estruturas cognitivas operacionalizadas em processos de socialização, onde quadros de leitura e linguagens sociais distintas definem/classificam padrões espaço-temporais de comportamento. Por outras palavras, os indivíduos apreendem os símbolos, as normas e as representações sociais que regulam e modelam a experiência coletiva ou individual ao longo das dinâmicas sociais, através de mecanismos de aprendizagem que são processos sucessivos de socialização, os quais fornecem ao sujeito meios para se orientar dentro da sociedade. Daí as relações sociais serem importantes para percebermos como esses processos são incorporados, na medida em que as relações sociais entre os indivíduos são mediadas por contextos de ação social, organizados por estruturas culturais (Alexander, 2007) com significado simbólico (Elias, 2002), (de)legitimados por discursos que se fazem visíveis nas práticas sociais (Bourdieu, 2002).

A argumentação que acaba de ser feita é importante para se perceber que, sendo a aprendizagem um processo, tem um efeito transformativo sobre as várias esferas da sociedade. Por outras palavras, os atores apreendem o mundo nos contextos informais, espaços onde todos os dias se (re)produzem práticas e, também, por eventos críticos e (in)formativos que resultam nas práticas educativas e discursivas no espaço público. Aqui falamos da experiência de aprendizagem institucional que se “define ou como resultado ou processo do discurso público” em que o resultado “é a experiência institucionalizada de uma sociedade” e o processo “é a atuação de discursos para comunicar a experiência institucionalizada” (Eder, 1999, p. 207). Para além do sistema educativo e da família, os meios de comunicação social jogam um papel crucial no processo de aprendizagem institucional, pois são eles que exercem uma forte influência sobre todos os domínios da vida social. Enquanto agente socializador, os média criam e divulgam representações e vontades, enformam percepções, comportamentos e atitudes, assim como transmitem os valores e normas e formam opiniões.

Por exemplo, os jornalistas, os políticos, os escritores e os intelectuais contribuem para uma aprendizagem institucional, assim como

promovem uma (re)construção da experiência institucionalizada. Por seu turno, como durante este processo são mobilizados recursos simbólicos e materiais informativos e discursivos, o sujeito sofre uma autotransformação, devido a esses incitamentos e constrangimentos sociais que pesam sobre as suas ações. É neste sentido que podemos dizer que as mobilidades implicam uma aprendizagem que é profundamente reflexiva e que tem consequências sociais (Urry, 2000), isto porque induz um processo contínuo e complexo de experiências relacionais e comunicativas (Bauman, 2004; Beck, 1992; Giddens, 1994). Uma dimensão essencial da experiência de mobilidade está em entendê-la como uma prática social que se desenvolve em contextos fluidos e plásticos de ação social, ou seja, comunidades que envolvem os indivíduos em experiências comunicativas cada vez mais ubíquas e ambíguas.

Assim, a mobilidade é uma prática através da qual vários recursos culturais e simbólicos são oferecidos aos indivíduos, contribuindo para a sua ação em sociedade, assim como é um importante mecanismo social que atua sobre a aprendizagem dos sistemas normativos e de valores ao longo de uma linha histórica. Através da *prática* os atores experienciam o mundo. Por isso, numa experiência de mobilidade, há lugar para a capacidade de agência por parte dos sujeitos que pode levar à modelação do *habitus*, (re)articulando as relações entre as experiências e narrativas individuais e coletivas. Trata-se, portanto, de um processo de aprendizagem que “está articulado nas percepções do *self* como uma agência ativa e um ator social moldado por relações com outros” (Delanty, 2003, p. 602). É neste sentido que é possível dizer-se que as mobilidades, ao assumirem-se como processos relacionais de experiência em contextos culturais variados, podem ser entendidas como veículos que desempenham um papel de consciencialização de novos quadros de pertença e fomentam novas práticas identificativas em sociedades que se moldam por uma multiplicidade de discursos e práticas.

Na “sociedade do risco”, damos conta da complexidade das experiências sociais modernas, não só por se fazer acompanhar de ambientes estruturalmente instáveis, plasmados pela constante mudança, mas também pelos processos complexos de socialização que induz (Beck, 1992). Em plena modernidade tardia, as pessoas enfrentam ricos pessoais e globais contraditórios, que fazem com que o auto-entendimento cultural seja difícil de definir e as condições de individualização do *self* se tornem cada vez mais fragmentadas e diferenciadas. Uma das características de uma sociedade do risco é a constante mudança e incrementação para a aprendizagem e adaptação aos novos ambientes marcados pela ambivalência

cultural, permeabilidade das fronteiras e imprevisibilidade dos acontecimentos, porque muitas das decisões de hoje não são apenas definidas pelas instituições disponíveis na sociedade civil, mas também por poderes globais muito difusos. Segundo Zygmunt Bauman (2004), a modernidade líquida caracteriza-se por fluxos infinitos de pessoas, ideias, crenças, grupos e discursos que acarretam uma infinita indefinição das identidades. As mobilidades tornam-se por isso uma questão fundamental para compreender as identidades modernas, na medida em que os indivíduos concebem cada vez mais as suas vidas em termos da liquidez que pauta as suas relações com pessoas, objetos, grupos, sociedades e culturas.

Além disso, há outra componente importante da modernidade tardia (Giddens, 1994) que se manifesta no facto dos indivíduos modernos deterem a capacidade de “criar o seu próprio campo de experiência e os seus princípios de escolha” (Touraine, 1982, p. 183), através da qual eles próprios são incitados a produzir, encenar e montar as suas biografias (Beck, 1992, p. 135), muito mais agora quando se sujeitam e se expõem a outros cenários de elevado risco. Perante este quadro, as relações vividas em diversos contextos – sejam eles nacionais, inter ou transnacionais – potenciam certamente a aprendizagem de variadas competências, infundindo-se um intercâmbio de ideias, valores e perspectivas que constroem novas formas de estar, sentir, pensar e agir perante o mundo que nos rodeia. Mas quais as potencialidades das mobilidades como estruturadoras de laços de solidariedade entre aqueles que vivem a experiência de mobilidade na Europa? Pode o intercâmbio académico Erasmus ser um instrumento de construção europeia? Como se posiciona o programa Erasmus no contexto das mobilidades europeias?

MOBILIDADES INTRAEUROPEIAS: A MOBILIDADE ERASMUS A CONSTRUIR “NOVOS EUROPEUS”?

Com a fundação da União Europeia (UE) criou-se um novo espaço de comunicação simbólica; ao elidirem-se as fronteiras internas no território europeu, promovendo-se desta forma a livre circulação de pessoas, bens, capitais e discursos, fez-se eclodir uma crescente interdependência económica tendo-se reforçado o nível de coesão social. Por outras palavras, o estabelecimento de uma esfera de livre circulação no contexto da UE significou a materialização de um outro nível para a integração, como a possível partilha de uma cidadania. A par disto, as oportunidades de contacto multiplicaram-se (acordos interuniversitários, cooperações em investigações

transnacionais) e o uso intensivo da internet e o consumo dos média abriram caminhos para relações interculturais frequentes.

Todavia, o que me interessa discutir aqui é o contributo das mobilidades no processo de unificação europeu, mais especificamente a mobilidade de estudantes e de profissionais, embora pretenda dar mais enfoque aos intercâmbios estudantis.

A mobilidade de pessoas no quadro da UE e, principalmente, a que ocorre por via do programa Erasmus, induz a uma maior circulação de ideias, capacidades e crenças que podem revelar-se qualitativamente fundamentais no desenvolvimento e conhecimento das gerações de jovens europeus que integraram o programa de intercâmbio Erasmus. Dito de outro modo, os cidadãos europeus móveis tornam-se protagonistas no processo de europeização, pois são os que melhor aproveitam a experiência da Europa unida, ou seja, as oportunidades económicas, sociais, culturais e cívicas postas à disposição no decurso da experiência de mobilidade, apreendendo mais facilmente as várias valências do projeto europeu. É neste sentido que o programa Erasmus pode ser entendido como um processo cultural de integração à escala europeia, uma vez que se revela como um mecanismo de aprendizagem que reinventa os atores europeus, facultando-lhes um sentido de familiaridade para com uma realidade transnacional europeia. No decurso do intercâmbio Erasmus, os estudantes acabam por se relacionar com diversos sistemas culturais e de valores aos quais têm de adaptar-se, envolvendo-se quotidianamente com padrões de comportamento sociais específicos das sociedades que visitam. Acresce que pelo facto dos estudantes se exporem a outros contextos de ação inter e transnacionais ou, por outras palavras, a novas esferas de experiências relacionais, eles próprios acabam por ser não apenas portadores mas também recetores de cultura. Segundo Goffman (1986), a construção do *self* é feita nas interações com outros, por isso, “quando os indivíduos se movem, eles experienciam novas relações interpessoais que influenciam a compreensão de suas próprias identidades” (Easthope, 2009, p. 69).

As universidades europeias são bons exemplos, pois constituem-se como espaços de encontro com outros europeus e com outras culturas. Neste sentido, podemos até ver nos intercâmbios universitários um mecanismo significativo e potenciador para a reflexividade cultural e para a consolidação de uma cidadania, visto que na contemporaneidade a universidade torna-se um “lugar ideal para estimular e desenvolver uma abertura ao diálogo global contínuo com outros povos e culturas” (Fernández, 2005, p. 62). Além de que esse diálogo, promovido pelo programa de intercâmbio

acadêmico Erasmus, pode contribuir para desenvolver nos jovens Erasmus uma consciência mais sólida da cidadania e da diversidade cultural europeia e, desta forma, contribuir para a afirmação de um outro lugar de pertença na Europa, mediado por uma “solidariedade flutuante” (Bauman, 2013, p. 58).

Por outro lado, a mobilidade Erasmus induz um processo de autoafirmação dos participantes (Noversa, 2017; Papatsiba, 2005). Desenvolve também a tolerância para com as diferenças dos outros. Com efeito, uma experiência de mobilidade deste tipo viabiliza um incremento de competências adquiridas em experiências interculturais, pois “o valor particular do capital intercultural encontra-se numa mistura de experiência, reflexividade, conhecimento e habilidade” (Pollmann, 2009, p. 541), fomentado por uma “comunidade de prática” desenvolvida entre estudantes internacionais (McDowell & Montgomery, 2006). Como exemplo, temos o papel desempenhado pelo grupo Erasmus Students Network. Além de servir como um proveitoso meio para estabelecer as primeiras relações e para orientar a integração dos estudantes estrangeiros na Universidade, pode também ser entendido como uma plataforma essencial para gerar amizades entre a comunidade Erasmus e os locais (Noversa, 2017) e melhorar as competências e aptidões de comunicação intercultural (Williams, 2005).

Alguns estudos empíricos mostram os efeitos que a mobilidade através da Europa tem sobre o sentimento de pertença e a identidade europeia¹. Todavia, têm surgido posições controversas. Apesar de alguns estudos terem mostrado que os estudantes que se movem no quadro da UE, através do programa Erasmus, identificam-se mais como europeus do que aqueles que não participam (Mitchell, 2012, 2014), outros dão conta de que a mobilidade Erasmus não leva necessariamente à formação de uma consciência cívica que defina o “nós sentimos” ser cidadãos da Europa (Noversa, 2017; Sigalas, 2010; Wilson, 2011).

NOTA FINAL

Embora não esteja demonstrado que a mobilidade Erasmus tem um efetivo impacto na construção afetiva da identidade europeia, as mobilidades não deixam de ser uma dimensão essencial, enquanto veículos transmissores de cultura no processo de europeização. Por isso, resulta desta reflexão que as mobilidades que hoje se estendem e que se complexificam na Europa, podem representar uma outra forma de *ser* europeu, um europeu mais cosmopolita, que aprende por entre experiências globais

¹ Para um balanço mais abrangente, ver Favell, Recchi, Jensen e Klein (2001).

e interculturais a desenvolver a sua *fraternitas* europeia, enfim, uma solidariedade capaz de alavancar a emergência de uma autêntica cidadania europeia que não limite a Europa a uma mera cooperação económica e/ou política, mas também cultural e cívica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alexander, J. C. (2007). The meaningful construction of inequality and the struggles against it: a 'strong program' approach to how social boundaries change. *Cultural Sociology*, 1(1), 23-30.
- Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: cultural dimensions of globalization*. EUA: University of Minnesota Press.
- Bauman, Z. (2004). *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Z. (2013). O que é 'central' na Europa central? *Revista Lusófona de Estudos Culturais*, 1(1), 50-66.
- Beck, U. (1992). *Risk society: towards a new modernity*. Londres: Sage.
- Berger, P. L. & Luckmann, T. (2004). *A construção social da realidade*. Lisboa: Dinalivros.
- Bourdieu, P. (2002). *Esboço de uma teoria da prática*. Oeiras: Celta Editores.
- Delanty, G. (2003). Citizenship as a learning process: disciplinary citizenship versus cultural citizenship. *International Journal of Lifelong Education*, 22(6), 597-605.
- Easthope, H. (2009). Fixed identities in a mobile world? the relationship between mobility, place, and identity. *Identities*, 16(1), 61-82.
- Eder, K. (1999). Societies learn and yet the world is hard to change. *European Journal of Social Theory*, 2 (2), 195-215.
- Elias, N. (2002). *Teoria simbólica*. Oeiras: Celta Editora.
- Favell, A., Recchi, E., Kuhn, T., Jensen, J. S. & Klein, J. (2001). The europeanisation of Everyday life: Cross-border practices and transnational identifications among EU and third-country citizens. *Eurocross Working Paper*. Retirado de <https://www.researchgate.net/publication/259849529>
- Fernandez, O. (2005). Towards european citizenship through higher education?. *European Journal of Education*, 40(1), 59-68.
- Giddens, A. (1994). *Modernidade e identidade pessoal*. Oeiras: Celta Editora.

- Goffman, E. (1986). *Frame Analysis: an essay on the organization of experience*. Boston: Northeastern University Press.
- McDowell, L. & Montgomery, C. (2006). Social network and the international student experience: a community of practice to support learning? Retirado de <http://nrl.northumbria.ac.uk/685/>
- Mitchell, K. (2012). Student mobility and European Identity: erasmus study as a civic experience?. *Journal of Contemporary European Research*, 8(4), 490-518.
- Mitchell, K. (2014). Rethinking the 'erasmus effect' on european identity. *Journal of Common Market Studies*, 53(2), 330-348.
- Noversa, D. (2017). *Um continente à procura de uma identidade: o programa Erasmus e construção europeia*. Dissertação de Mestrado em Sociologia, Universidade do Minho, Braga, Portugal. Retirado de <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/46431>
- Papatsiba, V. (2005). Student's mobility in Europe: an academic, cultural and mental journal? some conceptual reflections and empirical findings. *International perspectives on higher education research*, 3, 29-65.
- Pollamn, A. (2009). Formal education and intercultural capital: Toward attachment beyond narrow ethno-national boundaries? *Educational Studies*, 35(5), 537-545.
- Sigalas, E. (2010). Cross-Border mobility and European identity: the effectiveness of intergroup contact during the Erasmus year aboard. *European Union Politics*, 11(2), 241-265.
- Touraine, A. (1982). *Pela Sociologia*. Lisboa: Dom Quixote.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Londres: Routledge.
- Williams, T. R. (2005). Exploring the impact of study abroad on students' intercultural communication skills: adaptability and sensitivity. *Journal of Studies in international Education*, 9(4), 356-371.
- Wilson, I. (2011). What should we expect of 'Erasmus Generations'? *Journal of Common Market Studies*, 49(5), 1113-40.

Citação:

Noversa, D. (2018). A mobilidade como aprendizagem: a mobilidade Erasmus na construção europeia. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/na mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância*. Livro de atas (pp. 173-182). Braga: CECS.

PAULO ALEXANDRE E CASTRO

paecastro@gmail.com

CIAC (UAlg) e CEHUM (Uminho)

DO (NÃO-)LUGAR À NÃO-MOBILIDADE: VIVER VIRTUALMENTE NO FIM DOS TEMPOS

RESUMO

A mobilidade ganhou nas últimas décadas um alcance e sentido que até aí não se sentira. Com a intensificação do movimento de globalização, não foram apenas os conteúdos ou mercadorias a circular com celeridade, mas o próprio homem, reafirmando a sua essência errante que, sobretudo a partir da industrialização, o havia fixado aos lugares. Nesta nova mobilidade celebra-se o paradigma do *homo viator*. Com o avanço da realidade virtual e da inteligência artificial, o cenário de não mobilidade parece vir a tornar-se uma garantia de regresso ao lugar, o que contradiz a mobilidade do *homo viator*. É a partir destes paradoxos e contradições que a mobilidade se quer pensar, o que significa questionar a virtualidade da realidade no intrigante desafio de se viver no fim dos tempos.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; virtualidade; inteligência artificial; tecnologia; realidade

E NO COMEÇO ERA O VERBO TRANSITAR. A MOBILIDADE, O LUGAR E O NÃO-LUGAR

Na história humana, parece-nos, esteve sempre presente uma visão do ser humano como um ser em trânsito, como *homo viator*. Fosse como um movimento originário e natural dos primeiros seres humanos, na procura de abrigo ou de caça, fosse posteriormente com o aparecimento de sociedades constituídas como as antigas civilizações egípcia ou grega através da elaboração de um pensamento metafísico e do transcendente. Neste último, a colocação de um plano extranatural, extrassensível, inteligível ou, se se preferir, divino veio suscitar a ideia de movimento, de transição, de fluxo, de devir, em última análise, de viagem. Na verdade, se pensarmos na

cultura grega, esta ideia é apresentada e está impregnada de forma muito marcante: desde Heráclito em que tudo flui a Platão com a transmigração das almas, à mudança implícita entre potência e ato e aos pressupostos do lugar e tempo que caracterizam o movimento dado em Aristóteles (que a obra *Física* sobretudo nos livros III, IV e VI tão bem apresenta).

A bem da verdade, diga-se que a ideia de movimento, de mobilidade não deixará nunca mais de acompanhar o pensamento e a cultura, de tal forma que toda a história universal humana é marcada por ela. Repare-se como todos os movimentos de expansão territorial estão impregnados da ideia de conquista e poder, mas também da premissa de que não há conquista sem mudança, sem transição, sem mobilidade. É assim que se vê suceder na Dinastia Chin a Oriente, ou no império romano no ocidente, e a tantas outras contas do rosário como o movimento dos descobrimentos que viriam a configurar séculos mais tarde a globalização que todos conhecemos. Ou seja, o que se está a tentar dizer é que o paradigma do *homo viator* é algo profundamente enraizado na cultura humana (e se se quiser ser ainda mais realista sob este aspecto, pode afirmar-se que os movimentos migratórios dos animais acabam por consolidar a ideia de mobilidade no mundo em que vivemos). Permita-se, no entanto, adiantar uma ideia que é ou pode ser controversa a este respeito: não há expansão que não redunde em imobilização.

A afirmação do paradigma da mobilidade até à contemporaneidade veio reconfigurar por sua vez o conceito de lugar e de não lugar, tal como o encontramos em Marc Augé. A propósito daquilo que ele intitulou como o fenómeno da supermodernidade (Augé, 1995, pp. 75-79), o autor pensa o terminal de aeroporto como uma espécie de não-lugar por excelência, pois, será segundo ele, um lugar que esgotou a sua força simbólica, esmagada pela emergência do sentido que aponta para um exterior maior. O não-lugar é um ponto de suspensão, um diferimento perene em viagem, um lugar de trânsito¹. No entanto, esses não-lugares são lugares onde as pessoas convivem sem viverem juntas e criam uma espécie de contrato inconsciente pelo qual todos são geralmente educados; essa educação justifica-se, dir-se-ia, pelo conhecimento de se saber que o aeroporto é, ao mesmo tempo, uma

¹ John Urry critica a aplicação da noção de não-lugar ao aeroporto utilizada por Marc Augé (1995): “Primeiro, mesmo os espaços aéreos são pouco distintos como lugares e compartilham muitas características em comum e, existem várias maneiras pelas quais os espaços aéreos são, no entanto, diferentes uns dos outros e não são caracterizados exclusivamente por uma ‘contratualidade solitária’. Em segundo lugar, essa afirmação de que os aeroportos são não-lugares repousa sobre uma noção de lugar muito sedentarista como se ‘lugares’ pudessem ser dados e imutáveis e não compartilhassem características com os espaços aéreos. Em vez disso, o que é impressionante é como os lugares são cada vez mais como os aeroportos. (...) Os espaços aéreos são lugares de organização material e de considerável complexidade social. Não são simplesmente ‘não-lugares’”. (Urry, 2007, p. 147).

terra de ninguém e um lugar familiar (ou, pelo menos, são desenhados para o serem, como refere Pico Iyer)², uma estranha mistura de tempo e lugar, onde tudo está no lugar certo para que possamos sentir uma conexão familiar com o espaço, com um espaço público, tal como acontece num *shopping*, ou como apontado por Deyan Sudjic,

O aeroporto, ao lado do museu, e do shopping, é um dos principais espaços públicos que servem para definir a cidade contemporânea ... É um substituto para o reino público, que oferece pelo menos a ilusão de um ponto de encontro em que os ricos e os pobres estão mais próximos do que quase em qualquer outro lugar em um mundo cada vez mais segregado economicamente. (Sudjic, 1999, p. 182)

Na verdade, parece que a ilusão alimenta a esperança e é sobre ela que se vão erigindo os frágeis paradigmas da modernidade. É assim que viajar faz bem à alma tal como regressar alimenta a verdade da “home, sweet home”. Por isso, a humanidade alimenta estas duplas realidades em si: viajar é mais que um desejo, mais que uma confirmação da essência do *homo viator* e ao mesmo tempo, a construção de raízes, a estabilização do lugar e o exercício da memória que quer recordar a viagem. Numa época de vertigem, em que tudo muda tão depressa – não devemos nem podemos esquecer os estudos de Richard Sennett (1992), Paul Virillio (2000), Gilles Lipovetsky (1989, 2007), Zygmunt Bauman (2006), entre outros –, e devemos reconhecer que a estabilidade é uma ilusão muito útil. De fato, Anthony Giddens (2012), George Balandier (2005, 2009) e especialmente Ullrich Beck (1992, 2005) falam do processo de individuação como um componente da sociedade de risco, ampliando os processos de des-subjectivação dos indivíduos que a compõem.

Recorde-se aqui, como ilustração da familiaridade do não-lugar, um filme protagonizado por Tom Hanks, *The Terminal*. A personagem principal Viktor Navorski fica retida no aeroporto de John F. Kennedy durante nove meses, pois durante a viagem o seu país a fictícia Krakozhia, sofre um golpe revolucionário e o passaporte deixa de ser considerado válido. Se esta ficção nos parece credível, a realidade acaba por superá-la. O episódio data de 1988, em que o refugiado iraniano Merhan Karimi Nasser (que viria a

² “Um aeroporto moderno baseia-se no pressuposto de que toda a gente é de algum outro lugar e, portanto, precisam de algo que reconheçam e os faça sentirem-se em casa; torna-se, portanto, uma antologia de lugares genéricos – o *shopping*, a zona de alimentação, o *lobby* do hotel – que tem a mesma relação com a vida, talvez, como Muzak faz à música. Existem hoje nos aeroportos discotecas, clínicas dentárias e bares de *karaoke*; há *peep shows*, pistas de *karts* e capelas de todas as confissões. O Dallas-Fort Worth International é maior do que Manhattan e Istambul tem um terminal especial para acomodar apenas os ‘*shuttle shoppers*’ da antiga União Soviética”. (Iyer, 2001, p. 43).

ser conhecido como Sir Alfred) procura entrar na Europa depois de ser perseguido e torturado pela polícia secreta iraniana. No entanto, não consegue entrada em nenhum país (chegou a embarcar para Inglaterra) e acaba por viver no Terminal um do Aeroporto Charles De Gaulle por 18 anos.

No caso do filme *The Terminal*, Vicktor Navorski torna-se a representação, não apenas de uma figura que quer cumprir um sonho (uma possível alegoria aos milhares de emigrantes que tentam entrar nos Estados Unidos), mas da realidade moderna da mobilidade e do não-lugar. Num cenário de vertigem psíquica e de aceleração dos tempos contemporâneos (os ritmos perceptivos e cognitivos que se encontram alterados e subjugados pelo fluxo incessante do consumo), é perturbador e algo irônico aparecer uma legenda no cartaz do filme, logo abaixo do título com a seguinte frase: “a vida está à espera”. É como se fosse um lembrete a dizer aos possíveis espectadores do filme, que para além de qualquer terminal do aeroporto, há uma vida que nos espera.

Na mesma senda de Marc Augé (1995), Pico Iyer (2001) num conhecido ensaio intitulado *The Global Soul* (que reflete a experiência do autor sobre o tempo que passou no Aeroporto Internacional de Los Angeles), escreve sobre o lugar como tendo todas as comodidades de uma metrópole moderna, um misterioso espaço cheio de indivíduos de todas as culturas formigando com esperanças e sonhos. Um lugar em que as pessoas teriam experiências fora do corpo provocadas pelo *jet lag* e onde estranhos se cruzam e dão a conhecer entre si, numa espécie de camaradagem que só os viajantes exaustos e com nervos retorcidos saberiam apreciar. Um ambiente que muitas vezes impressiona pela forma como reflete os males modernos, um espelho de situações e personagens que inclui no mesmo cenário burocracia, *fast-food*, consumismo e explosões impacientes de raiva livre-flutuante. É como se se encontrasse um mundo dentro do mundo, como se se pudesse ver através do Aeroporto todas as pessoas do mundo. Um lugar onde coexistem milhares de pessoas que cruzam o mundo,³ de diferentes países, com diferentes culturas e línguas, e onde as pessoas se sentem expostas, vulneráveis e ansiosas, como Navorski se sentiu nas primeiras horas. Pico Iyer diz que todas essas pessoas estão a participar daquilo que ele apelidou de “alma global”, isto é, onde todo o lugar é composto de tudo

³ De notar que o livro de John Urry não previa ainda o constante fluxo de refugiados que se tem vindo a verificar desde 2010 e não só da Líbia, Iraque e Síria, mas igualmente de Marrocos, Argélia, Irão, Paquistão, Ucrânia, Roménia e Moldávia: “A escala dessa viagem é imensa. Prevê-se que até 2010 haverá pelo menos um bilhão de chegadas internacionais legais a cada ano (em comparação com 25 milhões em 1950); há quatro milhões de passageiros aéreos por dia; em qualquer momento 360000 passageiros estão a qualquer momento em trânsito acima dos Estados Unidos, o equivalente a uma cidade substancial; 31 milhões de refugiados percorrem o globo” (Urry, 2007, p. 131).

o resto. No entanto, há em Pico Iyer uma noção de movimento subjacente e marcante, que pode ser facilmente aferida:

E o que complica as confusões da Alma Global é que, tão rápido quanto estamos nos movendo ao redor do mundo, o mundo está se movendo ao nosso redor; Não é apenas o indivíduo, mas o mundo com o qual estamos interagindo que parece estar em constante fluxo. Assim, mesmo o homem que nunca sai de casa pode sentir que a casa o está deixando, como pais, filhos, amantes espalham-se pelo mapa, levando pedaços dele onde quer que vão. (Iyer, 2001, p. 27)

De acordo com Pico Iyer, as fronteiras entre um abstracto aqui e um ali estão em colapso, mas estranhamente, diz o autor, muitas mais pessoas agora do que antes têm um sentido real de casa. Parece ser difícil aceitar essa posição, especialmente se considerada do ponto de vista de um refugiado (que se vê forçado a deixar sua casa e o seu país). Na verdade, é de crer que Pico Iyer está sobretudo a efectuar a sua análise seguindo a concepção de passageiro frequente. É como se o mundo estivesse a encolher e, no entanto, não se pudesse deixar de sentir um isolamento na sua unidade. Ora, esta ideia de que pode haver um sentido real de casa, conduz a uma outra reflexão.

DO NÃO-LUGAR AO LUGAR. O VERBO HABITAR COMO NÃO-MOBILIDADE

Recorde-se a frase “não sou nem ateniense nem grego, mas um cidadão do mundo”, que parece configurar essa mobilidade da modernidade. Diga-se, a título explicativo, que a frase foi erroneamente atribuída a Sócrates – parece ser de Plutarco –, pois o mundo para Sócrates resumia-se à cidade, de tal forma que ele preferiu morrer a ter que abandonar Atenas (o cidadão ateniense do tempo de Sólon não concebia a sua vida fora de Atenas).

Serve este facto da vida de Sócrates e do ateniense em geral, para nos guiar naquilo que agora nos vai ocupar na nossa reflexão: um outro paradigma que, de alguma forma, se contrapõe ao *homo viator*, mas que é ignorado ou esquecido frequentemente e que, a nosso ver, se plasma na casa como lugar de imobilidade. Pode acontecer que o destino do *homo viator* mais não seja do que a procura de fixação, mais não seja do que o alcançar no tempo um espaço. Na verdade, o objetivo último de toda a viagem é chegar a algum lugar, é imobilizar-se aí (ainda que por pouco tempo). Poderiam os mais céticos replicar que, quando se nasce e se é lançado no mundo deixa-se efetiva e literalmente a casa natal. Não se pode

deixar de concordar, é certo, mas não será menos correto afirmar que se vai habitar no mundo e, por definição, habitar implica a agregação a um tempo e a um espaço e isso significa estar-sendo-no-mundo. Como a expressão indica, estar a ser remete para a dimensão espacial e temporal e é isso que nos recorda Gaston Bachelard (na *Poética do Espaço*) quando diz que «o mundo é a casa do Homem».

Em termos metafísicos, tratar-se-ia da inevitabilidade, por um lado do confronto e, por outro lado, da correspondência do indivíduo com o mundo e, a humanidade mais do requerer um lugar, exige um território de resguardo, uma área-espaço no mundo onde se possa *re-encontrar*. Também a condição de ser num espaço e de estar a ser num determinado espaço – a casa – define a construção da individualidade e da denticidade. Emmanuel Levinas sabe que a casa não é um mero interesse entre interesses ou utensílio no meio de utensílios, com uma finalidade específica e última; diferentemente, refere o filósofo, a casa é o lugar privilegiado que “não consiste em ser o fim da atividade humana, mas em ser a sua condição e, nesse sentido, o seu começo” (Levinas, 2008, p. 144).

Estará então correcta a afirmação do sentido real de Casa que Pico Iyer propõe?! Como já foi sugerido anteriormente, Gaston Bachelard sustenta que a casa é fundamental para a constituição da subjetividade, pois é aí que as imagens e o valor que a elas se associam se encontram resguardados, pelo que esse espaço configura aquela espécie de “canto do mundo” que permite habitar com segurança e afetividade, que lhe permite enfrentar com “heroísmo cósmico” essas teorias do homem lançado no mundo. Ou seja, Gaston Bachelard procura alertar para que nos conheçamos também pelo espaço que ocupamos, para esse espaço a que se chama casa e que retém os fósseis da duração.

Repare-se que a casa se constitui como um espaço de memórias, de vivências, de resguardo e para o efeito tanto faz que seja uma casa portuguesa ou chinesa, pois nelas se reconhecem a aura de domesticidade como refere Bill Bryson⁴. A casa é a permanência, a persistência do seu mundo como tal (mesmo a configuração do mundo interior de cada indivíduo passa pelo modo como se estrutura mentalmente no seu espaço de resguardo), o lugar de encontro da sua existência com a sua identidade, o reduto da liberdade que é sempre íntima.

⁴ “As casas são coisas bizarras. Praticamente não dispõem de qualidades universais que as definam: podem ter praticamente qualquer formato, incorporar virtualmente todos os materiais, ser quase de qualquer tamanho. Contudo, para onde quer que se vá no mundo, sabemos o que é uma casa e reconhecemos a domesticidade assim que a vemos. Ao que parece, esta aura de simplicidade é, afinal de contas, bastante antiga” (Bryson, 2011, p. 41).

Serviu esta brevíssima introdução para afirmar a nossa tese, a saber, a constituição ou regresso à não-mobilidade ou a configuração do viver no fim dos tempos. Aquilo que estará em causa, num futuro próximo, é a nosso ver, um cenário de vivência repartida entre a realidade evitável e a virtualidade vivida. Quer isto significar que há o risco enorme de se vir a perder essa essência de errância que parecia caracterizar a humanidade perante o acelerado desenvolvimento da inteligência artificial. Se não pela razão, talvez pela arte (em concreto o cinema de ficção científica pode ser um forte aliado) se consiga fazer perceber a hipótese dramática que está em cima da mesa.

A MARCHA DO FUTURO. A IMOBILIDADE GERADA PELA TECNOLOGIA

Comece-se por dar um exemplo de infância para ilustrar a tese que se pretende defender. Quando era miúdo, todos os miúdos saíam para a rua para ir brincar. Brincar era, acima de tudo, interagir com os outros, fosse a jogar ao berlinde, ao pião ou simplesmente jogar à bola. Passados trinta anos, grande parte dos miúdos ocidentais dispõe de uma consola de jogos portátil que usa para seu prazer individual. Perguntar-se-ão os mais atentos o que tem isto a ver com o tema em análise? Permitam-me responder que tudo. É que, tal como o miúdo que se fixa na sua consola em casa a jogar, a possibilidade que advém do rápido desenvolvimento da inteligência artificial pode a manter os seres humanos em casa, sem necessidade de interação social, apenas vivendo artificialmente a vida (seja por meio de um avatar, holograma, de um qualquer robô ou plataforma digital ainda por definir). Dito assim poderá parecer confuso. Permita-se uma brevíssima explicação: já não se trata de cenários de mera ficção científica, embora filmes como *Os Substitutos*, *Avatar*, ou num certo sentido aqueles mais antigos como *EXistenZ* ou *Matrix*, possam contribuir para ilustrar aquilo que pretendemos dizer, mas de uma situação cuja probabilidade se validará por si mesma.

O avanço tecnológico verificado nos últimos anos, sobretudo no que diz respeito à realidade virtual e aumentada, à inteligência artificial, permitem-nos justificar, por um lado, e antecipar, por outro, um cenário de não mobilidade que tende a tornar-se uma garantia de regresso ao lugar, o que contradiz, desde logo, a mobilidade do *homo viator*. A possibilidade do humano se vir a demorar na moradia, a habitar o seu espaço, no melhor dos cenários, como organizador da vida quotidiana, parece poder ser uma realidade. Neste cenário de optimismo, em que os robôs poderão efetuar as tarefas de qualquer tipo de trabalho, podendo ser comandados à distância pelos humanos no conforto da sua sala, ou noutro lugar qualquer,

reenviam, pois, para a possibilidade de uma imobilidade. E talvez não estejamos assim tão distantes dela. Por um lado, todos nós já experimentamos trabalhar a partir do computador, em casa. Por outro lado, também já temos a experiência de fazer compras pela internet (casos que podem ainda ser alargados e reestruturados). Mas mais ainda dois exemplos: um, a existência na atualidade de instrumentos de realidade aumentada pode fazer viajar o homem sem sair do lugar, e dois, o surgimento recente de um mercado de robôs sexuais tenderá a criar hábitos de sedentarismo e conformação à habitação (à semelhança do que aconteceu inicialmente com a instalação dos computadores e depois da internet nas nossas casas).

No entanto, a evolução tecnológica não pára, desenvolve-se a um ritmo vertiginoso. A robótica, a realidade aumentada e a inteligência artificial estão num patamar nunca antes visto. Existem já no horizonte programas de leitura de mente. Não se está perante a presença de um mero programa de reconhecimento de voz como o *Siri* ou o *Ok Google*, mas de um programa de leitura de pensamento. Não se pense, portanto, que se trata de uma mera divagação pelo tema: desde 2010 que existem dezenas de artigos sobre o tema nas áreas das neurociências. Num artigo recente publicado na *Frontiers of Neuroscience*, os investigadores Christian Herff e Tanja Schultz (2015) afirmam estarem já a decodificar os sinais gerados no cérebro, quer quando se fala, quer quando se ouve alguém. Os investigadores acrescentam que neste novo estudo, em que usam um método designado como *electrocorticography*, os resultados irão aparecer em breve.⁵ Uma prova disso é o estudo efetuado recentemente em que experimentalmente se conduziu um automóvel através de ondas cerebrais.

Assim, poder-se-á ter numa primeira perspetiva, avatares ou robôs a produzirem o essencial para a sobrevivência da humanidade, ao mesmo tempo que se estará a gozar, talvez não tanto a vida (porque não sabemos em concreto o que poderia ser tal vivência), mas uma vivência condicionada, artificial. No sentido inverso, e, portanto, muito menos otimista, ter-se-á um cenário em que o desenvolvimento da inteligência artificial atingirá aquele grau conhecido como *Singularidade* preconizado por Raymond Kurzweil (2006), onde as máquinas assumirão o poder e poderá ocorrer uma escravização da humanidade a par de uma destruição ambiental do planeta, mas também aqui a imobilidade se parece constituir. Uma imobilidade que poderá ser significar um aprisionamento ou poderá significar um lugar de refúgio, tal como é ilustrado pelo filme *O Exterminador Implacável 3: a ascensão das máquinas*.

⁵ Algumas das investigações em curso permitem antecipar esses resultados (Martin et al., 2014; Mugler et al., 2014; Herff et al., 2015; Yoshimura et al., 2016).

Concluindo, parece que em qualquer das possibilidades a humanidade irá viver virtualmente no fim dos tempos. Seja o gestor acomodado ou o rebelde que luta pela libertação, o *homo viator* não deixará de existir, mesmo que essa existência seja condicionada pela não mobilidade porque em última análise, a viagem interior – lugar de todos os não lugares – é sempre uma constante do espírito humano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Augé, M. (1995). *Non-Places: introduction to an Antropology of supermodernity*. Londres: Verso Publishers.
- Bachelard, G. (2000). *A Poética do espaço*. São Paulo: Martins Fontes.
- Balandier, G. (2005). *Civilisation et puissance*. Paris: L'Aube.
- Balandier, G. (2009). *Le dépaysement contemporain: l'immédiat et l'essentiel*. Paris: PUF
- Baumann, Z. (2006). *Amor líquido. sobre a fragilidade dos laços humanos*. Lisboa: Relógio D'Água.
- Beck, U. (1992). *Risk society: towards a new modernity*. Londres: Sage.
- Beck, U. (2005). *Power in the global age*. Cambridge: Polity Press.
- Bosteels, B. (2003). Non places. an anecdote topography of contemporary French theory. *Diacritics*, 33 (3), 117-139.
- Bryson, B. (2011). *Em Casa. Breve História da Vida Privada*. Lisboa: Bertrand.
- Casey, E.S. (1996). *Getting back into place. toward a renewed understanding of the place-world*. Bloomington: University of Indiana Press.
- Gale, A. & Wilson, C. (Produtores). *O Exterminador implacável 3: A Ascensão das Máquinas*. [filme]. USA: Warner Bros Pictures.
- Giddens, A. (2012). *La transformación de la intimidade. sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. Madrid: Cátedra.
- Herff, C., Heger, D., de Pestors, A., Telaar, D., Brunner, P. & Schalk, G. (2015). Brain-to-text: decoding spoken phrases from phone representations in the brain. *Frontiers of Neuroscience*, 9, 217. Retirado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4464168/>
- Iyer, P. (2001). *The global soul: jet lag, shopping malls, and the search for home*. London: Bloomsbury.

- Joy, B. (2000). Why the future doesn't need us. *Wired*, 8, 1-18.
- Kurzweil, R. (2006). *Singularity is near*. Londres: Gerald Duckworth.
- Levinas, E. (2008). *Totalidade e infinito*. Lisboa: Edições 70.
- Lipovetsky, G. (1989). *A era do vazio. Ensaio sobre o individualismo contemporâneo*. Lisboa: Relógio D'Água.
- Lipovetsky, G. (2007). *A felicidade paradoxal – ensaio sobre a sociedade do hiperconsumo*. Lisboa: Edições 70.
- Martin, S., Brunner, P., Holdgraf, C., Heinze, H.-J., Crone, N. E. & Rieger, J. (2014). Decoding spectrotemporal features of overt and covert speech from the human cortex. *Frontiers in Neuroengineering*, 7(14), 1-15.
- Mugler, E. M., Patton, J. L., Flint, R. D., Wright, Z. A., Schuele, S. U. & Rosenow, J. (2014). Direct classification of all American English phonemes using signals from functional speech motor cortex. *Journal of Neural Engineering*, 11(3), 035015.
- Sennett, Richard, (1992). *The fall of public man*. Nova Iorque: W.W. Norton & Company.
- Sudjic, D. (1999). Between the metropolitan and the provincial. In I. Nystrom (Ed.), *City and culture: culture processes and urban sustainability* (pp. 178-185). Kalmar: The Swedish Urban Environment Council.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Virilio, P. (2000). *A velocidade de libertação*. Lisboa: Relógio D'Água.
- Wagner, M.F. (2008). *The enigmatic reality of time*. Boston: Brill.
- Yoshimura, N., Nishimoto, A., Belkacem, A. N., Shin, D., Kambara, H., Hanakawa, T. & Koike, Y. (2016). Decoding of covert vowel articulation using electroencephalography cortical currents. *Frontiers of Neuroscience*, 10, 175.
Retirado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4853397/>

Citação:

Castro, P. A. (2018). Do (não-)lugar à não-mobilidade: viver virtualmente no fim dos tempos. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/na mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 184-192). Braga: CECS.

PEDRO DE ANDRADE

pjoandrade@gmail.com

CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO

MOBILE ART FLOWS. TOURISM MOBILITIES AT THE MUSEUM

RESUMO

This text analyses the genealogy of the historical and social phenomenon 'mobility', bringing about a brief discussion on the particular phenomenon of tourism mobilities, in order to provide an understanding about tourism mobilities.

PALAVRAS-CHAVE

Mobility; tourism; artflows; tourism mobilities

INTRODUCTION

The term 'mobility' holds a wide number of connotations and is... mobile. Not surprisingly, research directions on this subject prove to be incommensurable (Adey, 2014).

In this context, we shall focus on the discussion of the concept of '*tourism mobilities*'. The objective is to briefly present a research project: the mobile *art flows* that *cultural tourists* develop during the visits that they carry out at *art museums*. Such art flows, on one hand, are conditioned by the tourist socio-demographic characteristics (age, gender, etc.); on the other hand, they articulate the time course of the museum visit with its space courses (paths to an interesting painting, trajectories to museum's services such as the shop or the bar, etc.).

Taking into account the aforementioned objectives, as well as the methodological issues, this text is organized in four parts:

(a) First of all, I shall contextualize, even if briefly, the genealogy of the historical and social phenomenon '*mobility*' (see Section 1).

(b) Within a second stage, it is useful to trace a brief discussion on the particular phenomenon of tourism mobilities (cf. section 2).

(c) Such debate helps us to understand the the projet as an object of study within tourism mobilities, widely defined as *mobile art flows at the museum* (consult section 3).

HISTORY: FORDISM, POST FORDISM AND ‘DOWNWAYS’ MOBILITIES

In recent history, the dominant connotation of the ‘mobility’ idea within space and time result from two major processes underlying the capitalist, democratic and modern societies:

In the twentieth century modernity, the road traffic routes were central pillars of *fordism* in its globalized socio-economic components of mass production, circulation, and consumption. Therefore, in the discourse of political economy, fordism is initiated through the social image of the ‘road’. It is also legitimated via the configurations and the narratives of the ‘motorway’ and later, of the *highway*, anticipating the protagonism of the automobile, as well as the generalization of the travel opportunity supposedly available to all.

From a discursive point of view, *post-fordism* and late modernity are legitimized through the notion of the ‘information highway’, essentially since the 70s of the twentieth century. Its latest configuration is the *digital social networks* and their inherent spatiality/ temporality, for example, cyberspace and cybertime. *Cybertime* means, among other things: (a) the hybridization between *asynchronous rhythms* (e.g. within web pages) and *the synchronous pulsation* (for instance, in Skype’s mode of communication); (b) or the fusion of both diachronic processes with *quasi-synchronous beats* across digital social networks.

‘Downways’ mobilities means a critique to the social and the cultural inequalities underlying both Fordism and Post-Fordism, as well as other social scenarios (linked to the knowledge society). In other words, mobile devices such as smartphones, often give raise to global and local networks that allow people to communicate collectively, although isolating and even ‘immobilizing’ individually.

Therefore, mobile technologies and their connections to digital social networks can also be territories and remarkable opportunities for the mobilization of citizens within the countless spaces and times of their daily lives. In other words, one of the aims of the mobiles is to act within cyberspace and cybertime as a way of mobilizing networks for *digital citizenship*.

TOURISM MOBILITIES

The global patterns and the scalability of mobility changed deeply in the last century. In such conditions, tourism is now a pivotal industry within contemporary societies (Barker, 2014).

Within the academy, the debate about mobilities is preceded by some interesting insights into the *Tourism Studies*. John Urry himself has given a sound contribution to such discussion in a seminal work in which the tourist became conceptualized as a *mobile consumer* (1990).

In the text “Sociologia da viagem: deslocações diárias e anti-quotidiano nómada”, Andrade (1993), departing from comments on John Urry, Dean McCannell, Erik Cohen and on many other tourism studies, suggested some concepts, such as that of ‘*inter-travel*’ (a fusion of several types of trips that characterizes post-modernity); ‘*critical tourist*’ (the tourist that develops a reflexivity posture regarding his own ‘touristic society’); and ‘*counter-tourist*’ (a local inhabitant or citizen from an western or non-western country who suggests an inverse or a reverse view of the visitor by the visited).

In another earlier published text, we focused on the anthropology of a *popular tourism* phenomenon which was frequent some years ago in Lisbon as well as in some other parts of Portugal and Spain: the collective travelling and the ceremonial meals undertaken by the self-called ‘Excursionists/ Dinner Groups’. Such groups have developed an original form of *mobile art* including mobile themes, e.g. depictions of the bus they used or about the places they visited. These visual images are social images of themselves as *popular tourists*. In fact, the excursionists include, within the images, utilitarian and symbolic objects that they carry with them or collected along their travels and brought home for recalling and reuse at several celebrations. Such *excursionist art* was exhibited at cafes and taverns where their associations were located, and usually located at central or ceremonial places inside the drinking houses (Andrade, 1986).

Tourism studies may dialog with other theoretical paradigms, such as the *actor-network theory* (ANT) (Duim, 2012). In fact, the ‘mobility turn’ is transforming scientific fields, namely those dealing more directly with space (Cresswell, 2013).

Global and local contexts include traditional, modern and post-modern types of leisure, within which the tourists may establish intercultural relations. In this conjuncture, the role and the nature of the tourist is profoundly changing, within an environment of transnational and interconnected social networks (Burns, 2008).

MOBILE ART FLOWS AT THE MUSEUM

Within the debates referred *supra*, a personal and collective research developed for several years within Sociology and Anthropology fields, reflects about *leisure, tourism, urban cultures and the arts*.

More recently, our research has been focused in the *museability* process. Museability can be defined as the aggregation of economic, political and cultural factors that condition the practice of musealization. *Musealization* is the confluence of the professional activities at the museum in order to translate an expert knowledge (scientist's or artist's) to a common language, understandable by most segments of a museum public.

At museums, this knowledge acquisition and meaning search is often pursued through *semi-formal or informal learning*, a process intrinsically different, in many ways, from the formal learning experienced at school. In such pedagogical point of view, a former funded project, executed from 2000 to 2005, was centered on *scientific-technological literacy* in the case of science museums at Lisbon. This research was recently published (Andrade, 2010).

Several other books were published on the course of a recent funded project, entitled “Comunicação pública da arte: o caso dos museus locais/ globais”, dedicated to a theoretical discussion on *digital museums* as well as on their art flows within Web 2.0. and Web 3.0 (Andrade, 2011, 2016).

Art flows are relevant phenomena in the globalized world at several post-metropolis cityscapes, such as the socio-cultural spaces inside the museum. In the following pages, we will introduce briefly a research project reflecting on *mobile lives*, in particular on those invested by tourists as museum visitors aiming to develop a *cultural citizenship*.

Considering this perspective, this project takes *public communication of art* at the museum as a central process for interpreting the *moves and mobile co-presences* developed by tourists and by other art museum visitors. Tourists are one of the most assiduous segments of art museum audiences e.g in the city of Lisbon.

The project was carried out at the University of Lisbon, Faculty of Social and Human Sciences, Centre for Studies in Communication and Languages, Portugal. It received financial support from the Foundation for Science and Technology-Lisbon (Ref. PDCT/CCI/68595/2006), and was conducted in partnership with several cultural institutions: Berardo Collection Museum (Lisbon), Institute of Museums and Conservation (Lisbon), Calouste Gulbenkian Foundation (Lisbon), Serralves Foundation (Oporto), etc..

Two main actions were accomplished

1) a *sociological analysis of mobile strategies*, both physical and mobile fluidities involved in public communication of art and its reception by tourists within physical and virtual museums.

2) the implementation of an intermedia physical device used by tourists, a *multitouch table for interactive consultation of art works* within public museums, connected with its virtual part, an *internet site*. Both were undertaken at artist Joana Vasconcelos' exhibition named 'Without a Web', at Berardo Collection Museum, Lisbon, from 1st March to 18th May 2010.

CONCLUSION

Deeper reflections are possible to explore further dimensions of mobile art flows experimented by tourists at the museum visit. For instance, *public communication of art* can be interpreted through the modes and media of *messages sharing* at the museum, e.g. via the exchange of information among the main museum actors, such as the artist, the curator and the tourist public.

In a second stage, these developments may elucidate how networks at the museum connect with the *inner-mobilities associated with the tourist embodiment of art*. One example of such embodiments is the identification of tourist visitors with the characters visible at paintings, representing the society and culture he/she visits.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

- Adey, P. Bissell, D., Hannam, K. Merriman, P. & Sheller, M. (Eds.) (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Routledge.
- Andrade (1986). A arte excursionista. *Colóquio-Artes*, 68, 5-11.
- Andrade (1993). Sociologia da viagem: deslocações diárias e anti-quotidiano nómada. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 37, 51-77.
- Andrade (Ed.) (2010). Museus, públicos e literacia científico-tecnológica: redes de comunicação de significados no espaço interdimensional do museu. Lisboa: Edições Colibri.

- Andrade (2011). *Sociologia semântico-lógica da web 2.0/3.0 na sociedade da investigação: significados e discursos quotidianos em blogs, wikis, mundos/museus virtuais e redes sociais semântico-lógicas*. Lisboa: Edições Caleidoscópio.
- Andrade, P. (Ed.) (2016). *Comunicação pública da arte: o caso dos museus de arte locais e globais*. Lisboa: Edições Caleidoscópio.
- Barker, A. (2014). *Identity and intercultural exchange in travel and tourism*. Bristol: Channel View Publications.
- Burns, P. & Novelli, M. (Eds.) (2008). *Tourism and mobilities: local-global connections*. Wallingford: CABI.
- Cresswell, T. & Merriman, P. (2013). *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. London: Routledge.
- Urry, J. & Larsen, J. (1990). *The tourist gaze*. Thousand Oaks: Sage.

Citação:

Andrade, P. (2018). Mobile art flows: tourism mobilities at the museum. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em/a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 193-198). Braga: CECS.

CAROLINA CASTRO
castrocarolina@sapo.pt

CÂMARA MUNICIPAL DE BARCELOS

MULTICULTURALISMO, EQUIDADE E PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

RESUMO

Este texto incide sobre o Projeto Piloto de Mediador Municipal (PPMM), promovido pelo Alto Comissariado para a Integração e Diálogo Intercultural (ACIDI), atualmente designado Alto Comissariado para as Migrações (ACM). É um projeto que desafia a apresentarem propostas de intervenção dirigidas às comunidades ciganas, com a opção de escolha nos domínios de intervenção apresentados: educação, saúde, habitação, emprego, diálogo intercultural.

PALAVRAS-CHAVE

Equidade; participação; mediação; interculturalidade

O PROJETO DE MEDIADOR MUNICIPAL (PMM)

UM CASO PRÁTICO – APRENDIZAGENS

O Projeto Piloto de Mediador Municipal (PPMM), promovido pelo Alto Comissariado para a Integração e Diálogo Intercultural (ACIDI), atualmente designado Alto Comissariado para as Migrações (ACM), desafia os municípios, à escala nacional, a apresentarem propostas de intervenção dirigidas às comunidades ciganas, com a opção de escolha nos domínios de intervenção apresentados: educação, saúde, habitação, emprego, diálogo intercultural.

Esta oportunidade correspondeu a duas fases, a primeira com início em 2009 e a segunda em 2011. No total, foram aprovados 21 projetos em concelhos dispersos de norte a sul, do litoral ao interior. Em rigor, a exigência imposta é a contratação de um(a) mediador(a) municipal, preferencialmente membro da etnia e com perfil adequado para promover o diálogo

com e entre as comunidades e os serviços públicos. De acordo com a publicação, o(a) profissional tem de possuir o 9º ano e apresentar um historial que facilite o processo de legitimação, comunicação, de negociação e de integração. Além disso, deve estar disponível para frequentar ações de formação/capacitação (ROMED 11), participar em intercâmbios e criar equipa com o(a) coordenador(a) local, técnico indicado pelo município. À decisão da autarquia associa-se uma entidade sem fins lucrativos para assumir a execução financeira do projeto candidato.

A instrução do processo foi orientada pelos objetivos definidos no regulamento. A finalidade passou por “melhorar o acesso das comunidades ciganas a serviços e equipamentos locais, mas também facilitar a comunicação entre grupos culturalmente diferenciados, traduzir os conteúdos da interação, prevenir e gerir conflitos”. Este enquadramento pressupõe que os projetos demonstrem objetivamente que a operação vai “aumentar as oportunidades de integração social das comunidades cigana, privilegiando os contextos de aprendizagem, nomeadamente elevando os níveis de escolaridade”.

O percurso de três anos e nove meses, permite, retrospectivamente, identificar pontos cardeais e fundamentais que cunham este projeto como uma boa prática. Analisam-se os pontos fortes associados à fase de instrução do processo, à qual corresponde a avaliação *ex-ante*.

A ausência de um observatório e de um repositório de informação relativa a indicadores de análise que auxiliasse a exportação de estatísticas para validar o propósito da intervenção, exigiu, em primeiro lugar, um debate intersectorial, na rede de pares com experiência/proximidade junto das comunidades ciganas instaladas no território de referência. Inicia-se um pré-diagnóstico que reúne uma bateria de dados geradora de discussão construtiva para definir as prioridades/eixos de atuação. Este exercício apelou às competências técnicas, aos conhecimentos adquiridos na proximidade com os cidadãos de etnia, aos recursos disponíveis e à exequibilidade das ações previstas no plano, condicionado pela lógica de intervenção integrada, assente num modelo de governação instituído numa rede de parceiros locais, numa matriz intersectorial (autarquia, proteção social, saúde, escola, emprego). O Plano de Intervenção do mediador apresentava a agenda anual, com os objetivos e indicadores, de partida e de chegada,

¹ O Programa ROMED iniciou a sua implementação em Portugal através da identificação do Alto Comissariado para a Imigração e Diálogo Intercultural (ACIDI I.P.) enquanto ponto focal nacional – cuja função é a de apoiar o Conselho da Europa na implementação das formações ROMED – e da realização desta formação aos/ às mediadores/as do projeto mediadores municipais, também promovido pelo ACIDI.

previstos em cada uma das áreas. A delegação de competências de acompanhamento especializado ao mediador e as reuniões interinstitucionais mensais, facilitava a monitorização dos trabalhos, a apresentação de oportunidades e de constrangimentos, por parte de todos os intervenientes, assumindo o mediador voz ativa e a condução das decisões. Como se verifica, nesta fase, o diagnóstico, o plano e a rede de parceiro constituíram foram os grandes pilares do projeto

Os projetos tinham uma duração de 12 meses, com a possibilidade de se renovarem até três ciclos (leia-se três anos). Na avaliação contínua, mensal e final, a preocupação recaía na identificação dos pontos fortes que servissem como outputs mobilizadores. Igual atenção mereceram as ameaças. Permaneceu sempre a necessidade de antecipar, a qualquer momento, algum constrangimento que pudesse travar a intervenção e/ou desacreditar o projeto.

O projeto em que participamos elegeu a educação como eixo primordial. Esta escolha deveu-se à observância de problemas estruturais na comunidade, como o absentismo, os baixos níveis de escolaridade, a prevalência do analfabetismo, a desmotivação em contexto escolar, a falta de competências e de ferramentas que fortalecem e enriquecem a aprendizagem, bem como as dificuldades de comunicação no dia a dia. Imperava a necessidade de intervir sobre a reprodução social e da perpetuação de ciclos de pobreza e de discriminação.

No decorrer da intervenção, a valorização da figura do mediador e o investimento numa abordagem baseada na confiança, desencadearam múltiplas descobertas importantes a considerar... Com efeito, o mediador tornou-se muito popular, com inúmeros pedidos de colaboração, num horário que se prolongava para lá da jornada. Principalmente quando se tratava de conflitos intrafamiliares e de fugas às autoridades, o mediador revelou capacidades adequadas para minimizar a tensão entre as partes.

A sublinhar no percurso, realça-se termos verificado junto da comunidade envolvente o profundo desconhecimento da história e da cultura ciganas, as dificuldades metalinguísticas, a confusão entre cultura e direitos, entre outras questões relacionadas com preconceito e exclusão.

A pobreza, a exclusão e a discriminação caracterizam a vida destas gentes que criam aglomerados populacionais muralhados na relação com o exterior... Vivem com fracas condições de salubridade, próprias do alojamento em acampamentos, localizados em áreas desqualificadas, periféricas, dispersas, com fracas acessibilidades. Os movimentos pendulares afetam recorrentemente a composição dos aglomerados, sujeita a “arranjos” frequentes. Dependem de transportes privados. Totalizam cerca de 200

indivíduos e 50 famílias. A maioria não concluiu o primeiro ou o segundo ciclo de escolaridade. Apresentam fracas competências do ponto de vista pessoal e social. Evidenciam muitas resistências e manifestam tensões regulares dentro do grupo. A base da sua sobrevivência são as prestações sociais e o que resulta da economia paralela ou das feiras. Muitos acabam por não seguir os contratos de inserção (Núcleo Local de Inserção) e de promoção e proteção dos direitos, perdendo alguns apoios (RSI-Rendimento Social de Inserção) e avolumando as sinalizações na CPCJ.

Concluídas as fases de intervenção e esgotados os ciclos permitidos em candidatura, a análise retrospectiva sublinha a capacidade de reformular com regularidade a intervenção, dada a dificuldade em prever a adesão da comunidade.

O plano de formação previsto no ROMED I, ministrado pelo Conselho da Europa, dirigido a todos(as) os(as) mediadores(as) e coordenadores(as) dos projetos tornou mais capaz a intervenção. Na avaliação ficaram alguns apontamentos menos positivos à linguagem utilizada por alguns(mas) mediadores(as). Mas ficou também uma melhoria muito significativa do conhecimento acerca da etnia.

O projeto incluiu, por exemplo, os contratos de inserção assinados com mulheres ciganas em três escolas, do 1º ciclo. A colocação destas mulheres coincidiu com contextos escolares muito distintos: a escola sem nenhum aluno(a) de etnia, a escola mista e uma escola quase exclusiva para alunos(as) de etnia) permite observar aspetos com muito interesse.

As habilidades de negociação e de animação do mediador revelaram-se tão profissionais e humanas que, passado pouco tempo, todos o tratavam por “tio”. O mediador relatava os impactos na comunidade. Partilhava, com satisfação, que quando frequentava o café na freguesia, o dono perguntava-lhe: “é o senhor que está na escola do meu neto, nos recreios?”. Depois da confirmação, acrescentava: “o meu neto gosta tanto de si”.

A discriminação é, sem dúvida, o maior entrave à plena integração destas comunidades, destes cidadãos, que continuam a isolar-se dos demais.

Numa apreciação global retêm-se algumas particularidades de várias das fases do projeto:

- A reformulação da intervenção – foi sempre uma oportunidade para inovar; libertou os intervenientes e foram assumidos alguns riscos que vinham da tutoria e mentoria. A animação da estrutura da parceria foi uma constante (CM, Agrupamentos, Juntas de Freguesias, Agrupamento de Centros de Saúde, CPCJ, GNR, EAPN, IEF, IPSS's, Ensino Superior e ISS.IP).

- A formação/capacitação assente num plano formativo desenvolvido em ambientes mais formais e menos formais – constituiu um verdadeiro “laboratório social” para a componente técnica, num modelo interdisciplinar que privilegia a mediação sociocultural, na rede interinstitucional – mediação sociocultural. As sessões sobre a História e Cultura Cigana dirigida a diferentes profissionais (saúde, educação, forças de segurança e proteção social); a leitura do livro *O Chico* do Bruno Gonçalves, comentado pelo autor, trouxe às crianças, aos técnicos e à comunidade uma nova imagem da etnia. Também a frequência do curso de alfabetização para os membros da comunidade, analfabetos, lhes conferiu a oportunidade de escolherem livremente (assinatura de um contrato), acompanharem o percurso escolar dos filhos (e.g. comunicar com a professora através da caderneta escolar) e ultrapassarem a vergonha de não saberem ler nem escrever. Este curso reescreveu a história de algumas famílias. A valorização do papel da mulher cigana, através da aplicação do Projeto ROMI, conseguiu empoderar as mulheres e levá-las a refletir sobre a sua condição hoje e a sua projeção no amanhã).
- A governação incluiu o compromisso interinstitucional assumido em reuniões participativas, com carácter mensal, com a presença do mediador, proporcionando debates muito democráticos, numa lógica construtiva e de aprendizagem. Esta experiência positiva esteve na origem da adesão ao programa ROMED II que visa a criação de Grupos Ativos nas Comunidades (GAC), facilitados pelos consultores portugueses de etnia, com assento no Conselho da Europa, voltados para a participação e coresponsabilização na elaboração de propostas que melhorem a sua condição de vida, conscientes das fases, dos recursos e das competências dos vários intervenientes.

A discriminação foi a barreira mais problemática que encontramos para a efetiva integração e ela foi contrariada com a exposição de experiências promissoras neste campo. Recorde-se o exemplo de uma aluna bem-sucedida. A determinação com que apresentou a sua história, sublinhando o facto de ser mulher e vontade de alcançar os seus objetivos e a sua independência, conquistou o auditório, especialmente o feminino... Esse foi um dos motivos que nos levou a concorrer, em 2015, à linha de financiamento FAPE – em resposta à Estratégia Nacional para a Integração das Comunidades Ciganas (2013), com o projeto que veio a ser aprovado.

Com base nas alíneas transcritas, pode-se acrescentar mais alguns pontos que tornam uma referência e validam este projeto como uma boa prática:

1. Formação em contexto de trabalho (coordenador/a – agente de mediação)
2. Formação contínua (CESIS e ROMED I e ROMED II)
3. Intercâmbios (nacionais e transnacionais)
4. Com(vivências) positivas em espaços e tempos diferentes (dentro de fora das comunidades)
5. Metodologias – participativas (poder de decisão)
6. Mediação “transformativa e criativa” – interdisciplinar diferente de profissionalizar

POLÍTICAS PARTICIPADAS, SÃO UMA CONDIÇÃO?

A participação pública deve ocorrer ao longo de todo o ciclo de políticas, isto é, nas fases de formulação, execução, monitorização e avaliação. A existência de dispositivos institucionais que favoreçam este tipo de participação é, por isso, essencial. Veja-se na dinamização dos Grupos de Apoio às Comunidades – Definição de prioridades e probabilidades de execução, com assunção de compromisso público e dos representantes das comunidades. Neste caso, considerara prioritária a criação de uma associação e de um local de culto.

MEDIAÇÃO E DIÁLOGO INTERCULTURAL — DESAFIOS E PERFIS

Trata-se de uma experiência que produziu profundas alterações na conceptualização e na prática dos profissionais. No geral, pode-se afirmar que é imperioso reconhecer profissionalmente a categoria do mediador municipal. Além disso, é importante ressaltar o papel da intervenção menos formatada, menos burocrática, baseada na intervenção de pares que promove dinâmicas muito interessantes para todos os intervenientes no processo.

Estes dois apontamentos justificam a inscrição, como disciplinas e/ou conteúdos obrigatórias no curso de mediação, do estudo das civilizações, da diversidade cultural, e direitos humanos. O/a mediador/a intercultural, social, comunitário é um elemento-chave, enquanto técnico/a de equipas de trabalho multidisciplinares. A salvaguarda do sucesso de

aprendizagem nesta área será tão ou mais profícua quanto mais se aproximem as comunidades científicas dos contextos comunitários. Urge avançar com mais propostas de apoios à investigação-ação.

Atender a estas propostas significa, necessariamente, qualificar os profissionais e adequar cada vez mais os perfis à intervenção, numa postura de maior humildade e interação.

A formação em contexto de trabalho desencadeou uma aprendizagem ao longo do processo, adequada ao perfil, ao contexto e ao plano de trabalho.

Adaptação a contextos de trabalho fortemente burocratizados e formais (autarquias), foi possível pela introdução de lógicas mais simples, mais humanizadas, mais próximas e preferenciais na sua ligação com a comunidade. Não se pode esquecer o sentido de missão, da ética, da imparcialidade no desempenho da mediação. Com efeito, a figura do mediador vivenciou momentos críticos criados pela “dupla fidelidade”, de acordo com a interpretação da investigadora Alexandra Castro (2010).

Em paralelo, há que potenciar o observatório nacional com indicadores de referência (mapear, georreferenciar, criar plataformas que envolvam grupos temáticos de trabalho, publicar estudos, difundir os guias NET-KARD² que fornecem recursos a diferentes profissionais (como o EAPN|ACM projeto transnacional – Portugal, Espanha, Roménia e Itália. O desenvolvimento de um roteiro inter/multicultural, com o apoio de uma agência a nível nacional que facilite e enriqueça programas/agendas socioculturais, em termos locais e regionais, enriqueceria a oferta, atrairia diversos públicos e valorizava a imagem das etnias.

Este espólio vivo poderia gerar e recriar abordagens e *modus vivendus* modificados se convidasse e incluísse peritos na pilotagem de intervenções territorializadas. Seria o caminho mais aberto para a inovação, criatividade e empreendedorismo, com impactos sociais, culturais, políticos, económicos e ambientais, com repercussões em escala.

Para evitar ruturas e retrocessos, impõe-se a criação de um programa para a integração das comunidades ciganas, com visão e estabelecimento de metas articuladas com outros setores e núcleos de trabalho sectoriais (emprego, segurança social, ação municipal, saúde, comunicação, segurança e proteção, rede cultural e associativa) que não dependa de prazos nem de envelopes financeiros subsidiários.

² O NET-KARD Project consite num guia prático dirigido aos órgãos de Comunicação Social, ONG 's, Justiça e Autoridades Policiais, promovido pela EAPN e pelo ACIDI (2012-2014), com o financiamento do “Programa dos Direitos Fundamentais e da Cidadania da União Europeia” (Número do Projeto: JUST/2012/FRAC/AG/2848).

O alcance de qualquer meta e o cumprimento de qualquer agenda, 2030 por exemplo, implica priorizar e educar para diversidade cultural e apostar numa intervenção alinhada com o combate à iliteracia cultural.

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A INTEGRAÇÃO DAS COMUNIDADES CIGANAS – ESTRATÉGIA OU PLANO NACIONAL DE AÇÃO?

Na linha dos dossiers e da concertação política e mais global pode ler-se:

é essencial dar a esta questão uma resposta sólida, coerente e transversal que permita o início de um caminho que se prevê lento, mas crucial para a coesão social. A interculturalidade constitui um eixo essencial de desenvolvimento das comunidades contemporâneas e tem em Portugal conhecido sucessos, embora sejam necessários progressos no que toque às comunidades ciganas. (Resolução do Conselho de Ministros nº25/2013, p. 3)³

Já estratégia europeia consagrada para o contexto nacional no Portugal 2020 – em concreto no Programa Operacional para a Inclusão Social e Emprego (PO ISE) adianta:

Objetivo Temático 9 — Promover a inclusão social, combater a pobreza e a discriminação;

Ojetivo Estratégico 3.1 – Promover competências de grupos potencialmente vulneráveis (Português para todos, Cultura para Todos, Inserção sócio profissional da comunidade cigana);

Ojetivo Eestratégico 3.2 – Reforçar a coesão social (PMM, CLDS, ESCOLHAS).

A estas propostas macro, com uma visão “glocal” como apelida Roque Amaro, parece também possível recomendar:

- Elaboração do Plano Nacional Ação para a Inclusão (PNAI) – interministerial
- Alinhamento com o Plano Estratégico das CIM's dos PDS Concelhios – intersetorial
- Arquitetura de futuros desejados (empoderamento, co-responsabilização, imagem positiva e transformativa) – intergruppal

³ Retirado de <https://legislacaoportuguesa.com/resolucao-do-conselho-de-ministros-n-o-252013-d-r-n-o-75-serie-i-de-2013-04-17/>

Nestes objetivos reside a plasticidade das identidades e da interculturalidade, conforme proclama Dr. Carlos Nobre, Coordenador do GACI, no ACM, até há pouco tempo. Ou seja, é preciso trabalhar o conflito para chegar a compromissos provisórios, negociáveis.

Impõe-se uma estratégia de longo prazo, com um grau elevado de urgência, orientada para a educação (formal, não formal e informal).

Como podemos falar em igualdade de oportunidades?? Educar para a cidadania ou para a igualdade? Como encaramos a equidade? Esta tensão obriga a conceber uma estratégia muito negociada. A participação é a melhor expressão.

Corrigir as assimetrias territoriais e subscrever a coesão social implica criar oportunidades sem esquecer as diferenças sociais e culturais. A educação foi sempre o pilar da intervenção. Perspetivado sob múltiplos prismas de atuação.

É por essa razão que se transcreve o sumário desta comunicação, isto é, o Projeto Mediadores Municipais rompe velhos trajetos e trajetórias. Enquadrado na Estratégia Nacional para a Integração das Comunidades Ciganas, surge como primeira a primeira linha política de intervenção especificamente dirigida às comunidades ciganas, reconhecendo na figura do mediador cigano o catalisador da criação, revitalização, reparação, aproximação e potenciação das relações entre organizações, serviços públicos, redes de recursos e as comunidades ciganas. Uma abordagem que implica a reflexão sobre os modelos de recrutamento, constituição de equipas, métodos, ferramentas e plano formativo, mas também sobre a intervenção de pares e em rede, num plano multidimensional e multissetorial.

Um modelo que centra a intervenção junto de públicos mais desfavorecidos e particularmente expostos à exclusão e às desigualdades sociais, na criação de uma visão transformativa, coletiva e participada, de autoridades locais, organizações da sociedade civil e comunidades ciganas. O enfoque é dado à construção da equidade processual, ou seja, de construção ativa, participada e pragmática de mecanismos da adaptação do quadro de direitos e deveres à especificidade histórica, social e cultural das comunidades ciganas, com vista à igualdade prevista, mas ainda distante para os portugueses ciganos, na Constituição da República Portuguesa.

A mediação é, neste sentido, um modo de “regulação social, em que predomina a lógica comunicacional, que é essencial para promover a coesão social e é um forte contributo para o crescimento democrático. Mas, o que pretendemos dirimir os conflitos dentro ou fora dos grupos sociais? Será que a educação ao longo da vida não é vital e carece de revisão de matérias? Quem são os professores ou os mestres?

Por tópicos, pode-se elencar, na linha de Castro e Santos (2015) itens diferenciadores, que importa considerar como marcadores e evidências implícitas e explícitas:

1. História e cultura cigana
2. Língua e Linguagens
3. Intervenção de pares (coordenador/mediador)
4. Compromisso municipal (colaborador do município)
5. Escala Nacional (partilha de experiências, saberes e boas práticas regulares)
6. Intercâmbios (Designados alguns mediadores e coordenadores para participarem em trabalhos/assembleias transnacionais)
7. Lógica do ciclo de fases (identificação necessidades, identificação dos recursos, monitorização, avaliação)
8. Plano d intervenção (diagnóstico, monitorização e reformulação)
9. Formação contínua (conteúdos que favorecem a formulação de questões – trabalhos de grupo - desafios)
10. Formação em contexto de trabalho
11. Capacitação dos parceiros
12. Mediação centrada no processo de negociação
13. Rede interinstitucional/intersectorial (educação, emprego, ação social,
14. Adequação dos recursos à intervenção
15. Ética e confiança (facilitador, qualificador, mediador – interlocutor preferencial)
16. Mentoria e Tutoria
17. Consciência crítica e participação na decisão
18. Capacitação escolar, profissional e relacional
19. Intervenção participada (reuniões participativas – alfabetização)

20. Desmistificação e criatividade (e.g visita de estudo para os encarregados de educação ao Pavilhão da Água)
21. Convites que sublinham o mérito/desempenho Conselho Consultivo Nacional da Rede Anti Pobreza. Conselheiro Europeu. Participação no Seminário sobre a Interculturalidade na Escola de Economia do Porto – comunicação proferida pelo mediador
22. Ganhos sociais, económicos e políticos

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A arquitetura pessoal e grupal é mais surpreendente do que o que se imagina... não temos de prever e antecipar mudanças abruptas que possam colocar em risco ou modificar significativamente um território. Temos de aceitar, num processo de aprendizagem mútua, muitas vezes não esclarecida, compromissos, interações transformadoras que afetam no tempo um padrão de referência e introduzem “novos códigos” a que podemos chamar de representações sociais vivas.

Deste diálogo nascem outras fronteiras. Os fluxos são inquestionáveis, mesmo os mais amuralhados. Os movimentos são a ordem natural. Os mares, a terra, a floresta, as pessoas.... Nada é estático. Até o edifício é o guardião das dinâmicas. E as convivências, e os acessos, e as oportunidades, e as acessibilidades, como são colocados para os homens e mulheres que moram nesta esfera terrestre?

Na distância recorremos aos meios, às ferramentas, aos tradutores, aos facilitadores de comunicação para expormos as nossas intenções. Nesta vigilância, “o segurança social” não domina nem todas as línguas nem todas as linguagens... eis que surge o problema. Gera-se a marca, a resistência, a espera, a desconfiança, a insegurança...fugimos? ou contactamos os homens/mulheres de farda?

Quando a autoridade ou a hierarquia questiona “quem são”? O que respondemos? Descrevemos mais o que vemos... conhecer a história, os traços e compreender o que realmente pretendem, quem são, ou quem pretendem ser. Isto demora muito tempo e o “relatório social” torna-se muito extenso para a tomada de decisão que deve responder a um prazo minimamente aceitável ao percurso, ao fluxo, ao burocrático, ao institucional, ao sistema.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACIDI, Alto Comissariado para a Imigração e Diálogo Intercultural. (2013). *Estratégia Nacional para a Integração das Comunidades Ciganas 2013-2020*, Lisboa.
- Castro, A. & Santos, M. (2015). *Mediadores Municipais Ciganos Balanço da Avaliação de um Projeto Experimental (2009-2013)* Relatório Síntese. Lisboa: ISCTE-IUL-DINAMIA'CET- IUL, Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território.
- Castro, A. (2010). Ciganos e desigualdades sociais: contributos para a inflexão de políticas públicas de cariz universalista. *Fórum Sociológico*, 20, 11-19.

Citação:

Castro, C. (2018). Multiculturalismo, equidade e participação comunitária. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 199-210). Braga: CECS.